



# Henkilökuljetusten ja joukkoliikenteen järjestämistasuunnitelma 2015

Evijärvi – Kauhava – Lappajärvi – Lapua

SONJA AARNIO | ANNE HERRANEN | TONI JOENSUU





# Henkilökuljetusten ja joukkoliikenteen järjestämistapasuunnitelma 2015

Evijärvi – Kauhava – Lappajärvi – Lapua

SONJA AARNIO  
ANNE HERRANEN  
TONI JOENSUU

**RAPORTTEJA 35 | 2015**

**HENKILÖKULJETUSTEN JA JOUKKOLIIKENTEEJÄRJESTÄMISTAPASUUNNITELMA 2015  
EVIJÄRVI – KAUHAVA – LAPPAJÄRVI – LAPUA**

**Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus**

**Taitto: Toni Joensuu, Sonja Aarnio**

**Kansikuva: Toni Joensuu**

**Kartat: © Logica/MML**

**ISBN 978-952-314-249-7 (PDF)**

**ISSN-L 2242-2846**

**ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)**

**URN:ISBN:978-952-314-249-7**

**[www.ely-keskus.fi/julkaisut](http://www.ely-keskus.fi/julkaisut) | [www.doria.fi/ely-keskus](http://www.doria.fi/ely-keskus)**

## Sisältö

Esipuhe .....	3
1. Johdanto .....	4
2. Suunnittelualue .....	5
3. ELY-keskuksen hallinnoima liikenne .....	6
4. Kuntien kuljetukset .....	7
5. Lappajärven henkilökuljetukset .....	9
6. Evijärven henkilökuljetukset .....	11
7. Kauhavan henkilökuljetukset .....	13
8. Lapuan henkilökuljetukset .....	16
9. Kuntayhtymä Kaksineuvoinen .....	18
10. Kehittämistoimenpiteet .....	20



# Esipuhe

Henkilökuljetusten ja joukkoliikenteen järjestämistapasuunnitelman laatiminen aloitettiin marraskuussa 2014. Suunnitelma valmistui huhtikuussa 2015. Työn tavoitteena oli antaa kunnille, Kuntayhtymä Kaksineuvoiselle ja ELY-keskukselle työkalu, jonka avulla voidaan jatkossa varmistaa henkilökuljetusten järjestämisen yhteistyöprosessointi mahdollisimman tarkoituksenmukaisella tavalla, ja sitä kautta tarjonnan säilyminen riittävän laadukkaana ja tehokkaana tulevaisuudessa.

Työn aikana selvitettiin kattavasti suunnitelualueen kuntien joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten nykytila. Erityishuomiota kiinnitettiin kuntayhtymä Kaksineuvoisen palveluliikenteeseen ja sen kehittämismahdollisuuksiin. Lisäksi käytiin laajaa keskustelua siitä, mitä liikennettä ja millaisin sopimuskausin hankintaan ja millaiset valmiudet kunnilla on yhteishankintoihin ja yhteistyön kehittämiseen.

Ohjausryhmätyöskentelyyn on osallistunut Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksesta joukkoliikenneasiantuntija Anders Pulkkis. Kunnista ohjausryhmätyöskentelyyn osallistuivat Raimo Peltola, Tuulikki Kuoppala, Satu Kujala ja Tuija Kallionpää (Kauhavan kaupunki), Tarja Puro (Lappajärvi), Päivi Lappinen (Evijärvi) sekä Marja Sipilä, Marja Jääteenmäki ja Mika Kamunen (Lapua). Kuntayhtymä Kaksineuvoisen edustajina ohjausryhmässä toimivat Kati Mäkelä sekä Eija Altoppari-Peltola. Seinäjoen kaupungilta ohjausryhmätyöskentelyyn osallistuivat Juha Kokko ja Leila Koivumäki. Konsulttina hankkeessa toimi Ramboll Finland Oy. Konsultin projektiryhmään kuuluivat Toni Joensuu, Sonja Aarnio ja Anne Herranen.

# 1. Johdanto

## Tausta ja tavoitteet

Huhtikuussa 2013 valmistui Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen järjestämistapasuunnitelma. Suunnitelmassa on yhteysväleittäin määritetty, miten ELY-keskuksen toimivalta-alueella joukkoliikennepalvelut aiotaan järjestää tulevaisuudessa. Muutos on haasteellinen ja erityisen haasteelliseksi sen tekee siirtymäaika, jonka aikana eri yhteysväleillä liikennöi sekä siirtymäajan sopimusten mukaista liikennettä että uuden järjestämistavan mukaista liikennettä. Ensimmäiset muutokset tapahtuivat 30.6.2014, jolloin ensimmäiset siirtymäajan sopimukset päättyivät.

Evijärven, Kauhavan, Lappajärven ja Lapuan alueella Kauhava–Seinäjoki -yhteysväli kuuluu joukkoliikenteen järjestämistapasuunnitelmassa PSA-liikenteenä toteutettaviin yhteysväleihin. Muu alue kuuluu ns. markkinaehtoisen liikenteen alueeseen, jota voidaan mahdollisesti täydentää PSA:n mukaisilla reittikohtaisilla käyttöoikeussopimuksilla.

Työn erityisenä haasteena on selvittää, mitkä alueen joukkoliikennepalvelut ja kuntien eri hallintokuntien henkilökuljetuspalvelut alueella ovat järjestettävissä yhdessä tai erikseen mahdollisimman tarkoituksenmukaisella tavalla.

Alueen julkinen henkilöliikenne ja henkilökuljetukset on järjestetty ostopalveluun perustuvana tilausliikenteenä, käyttöoikeussopimusliikenteenä tai markkinaehtoisena liikenteenä. Alueella on vielä voimassa myös joukkoliikennettä koskevia siirtymäajan sopimuksia. Kuljetusten kustannusten nousu ja määrärahojen niukkuus edellyttävät uusien toimintamallien ja yhteistyömuotojen aikaansaamista. Järjestämistapasuunnitelman laadinnan yhtenä lähtökohtana on kuitenkin myös turvata laadukkaat asumisen perusedellytykset.

Alueella tehtävän järjestämistapasuunnitelman tavoitteena on antaa kunnille, Kuntayhtymä Kaksineuvoiselle ja ELY-keskukselle työkalu, jonka avulla voidaan varmistaa henkilökuljetusten järjestämisen yhteistyöprosessointi mahdollisimman tarkoituksenmukaisella tavalla ja sitä kautta

tarjonnan säilyminen riittävän laadukkaana ja tehokkaana tulevaisuudessa.

Tavoitteena on, että toimivaltainen viranomainen (Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus) järjestää liikenteiden hankkimisen tulevaisuudessa yhdessä kuntien kanssa. Kuntien kanssa on käytävä keskustelu tulevaisuuden palvelutasosta ja siitä, mitä liikennettä tullaan jatkossa hankkimaan, kuka sen maksaa ja mitkä ovat kuntien valmiudet yhteishankintoihin. Suunnitelman tavoitteena on luoda edellytykset tiiviimpien yhteistyömuotojen kehittämiseen, jota kautta voidaan saavuttaa kustannussäästöjä.

## Aineisto ja menetelmät

Selvityksen lähtöaineistoksi on koottu tiedot nykyisistä liikennepalveluista:

- siirtymäajan liikennöintisopimusten perusteella ajettavan joukkoliikenteen reitit ja aikataulut sekä sopimusten voimassaolo
- ostoliikenteen (kunnat, ELY-keskus) reitit ja aikataulut
- kustannustiedot kuntien ja ELY-keskuksen ostamasta joukkoliikenteestä.

ELY-keskuksen hankkimien liikennepalveluiden osalta tiedot on saatu Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksesta. Kuntien hankkimien liikennepalveluiden osalta tietoja on saatu suoraan kunnista ja kuntayhtymä Kaksineuvoisesta. Kuljetuspalveluita koskevien tietojen lisäksi työssä on hyödynnetty erilaisia väestön sijoittumista, työssäkäyntiliikenteen suuntautumista sekä maankäyttöä ja infraa kuvaavia paikkatieto- ja tilastoaineistoja.

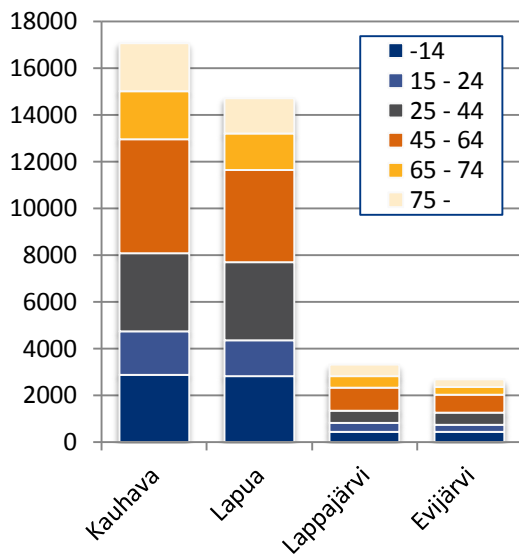


## 2. Suunnittelualue

### Väestö

Suunnittelualue kattaa Kauhavan ja Lapuan kaupungit sekä Evijärven ja Lappajärven kunnat. Kauhavan kaupunki on muodostettu 1.1.2009 alkaen neljästä kunnasta, Alahärmästä, Kauhavasta, Korttesjärvestä ja Ylihärmästä.

Suunnittelualueella asuu noin 37 500 asukasta. Asukasmäärältään suurin kunta on Kauhava noin 16 900 asukkaallaan. Lapualla on noin 14 700, Lappajärvellä 3 250 ja Evijärvellä 2 650 asukasta (tilanne 01/2015). Lapualla väestömuutos on ollut viimeisen viiden vuoden aikana positiivinen (~3 %). Muissa kunnissa väestö on samalla ajanjaksolla vähentynyt.



Kuva 1. Suunnittelualueen kuntien väestö ikäluokittain vuonna 2014 (Tilastokeskus)

Kauhava ja Lapua kuuluvat Seinäjoen seutukuntaan, Evijärvi ja Lappajärvi Järviselän seutukuntaan. Suunnittelualueen merkittävimmät työpaikkakeskittymät sijaitsevat Kauhavalla ja Lapualla.

### Joukkoliikenteen palvelutaso

Linja-autoliikenteen yhteydet Kauhavalta ja Lapualta Seinäjoelle mahdollistavat päivittäisen työssäkäynnin sekä opiskelu- ja asiointiyhteydet. Pääosa linja-autoliikenteen vuorotarjonnasta on vakiovuoroja. Junaliikenne Seinäjoen suuntaan täydentää joukkoliikenteen palvelutasoa. Henkilöliikennettä palvelevat Lapuan matkakeskus ja Kauhavan asema. Junien vuorotarjonta ei kuitenkaan mahdollista junaliikenteen hyödyntämistä alueen sisäisillä tai Seinäjoelle suuntautuvilla päivittäisillä edestakaisilla työmatkoilla. Mikäli käytössä olisi junan ja bussin yhteiskäyttölippu olisi pääradan junaliikenteellä konkreettisemmat vaikutukset joukkoliikenteen palvelutason.

Evijärven ja Lappajärven joukkoliikennedyhteydet täyttävät talviarkein peruspalvelutason määritteen. Yhteydet esimerkiksi Seinäjoelle ovat kuitenkin huonot ja ne eivät mahdollista päivittäistä työssäkäyntiä tai opiskelua.

Alueen joukkoliikennedyhteydet perustuvat hyvin vahvasti koululaiskuljetuksiin. Nykyisinä ongelmina joukkoliikenteessä korostuvatkin loma/kesäaikojen puutteet kuntakeskusten välisessä liikenteessä sekä läpi vuoden jatkuvat haasteet kuntien sisäisessä liikenteessä.

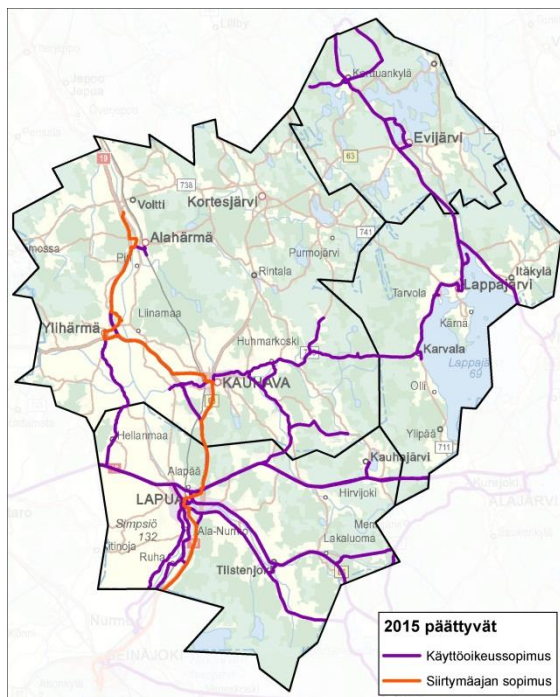
Kauhava ja Lapua ovat mukana Seinäjoen seutulipussa, mutta lipputuotteiden käyttö on ollut vähäistä.

### 3. ELY-keskuksen hallinnoima liikenne

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus huolehtii alueensa toimivaltaisena viranomaisena joukkoliikenne-palveluiden saatavuudesta ja luo edellytyksiä joukkoliikenteen toimivuudelle ja sujuvuudelle.

Toimivaltainen viranomainen määrittelee joukkoliikenteen palvelutason toimivalta-alueellaan yhteistyössä eri toimijoiden kanssa. ELY-keskuksen toimivallassa oleva liikenne perustuu joukkoliikennelain mukaisiin liikenteen järjestämistapoihin. Lisäksi ELY-keskus voi myöntää markkinaehtoiselle liikenteelle reitti- ja kutsujoukkoliikennelupia. Joukkoliikennelain siirtymäaikana liikennettä hoidetaan myös siirtymäajan sopimuksin, jotka vastaavat vanhaa linjalii-kennelupa-mallia.

Suunnittelualueella on yhteensä kymmenen ELY-keskuksen hallinnoimaa käyttöoikeussopi-musta. Kaikki käyttöoikeussopimukset päättyvät toukokuun 2015 loppuun mennessä. Käyttöoi-keussopimusten mukaisesti ajetaan yhteensä 36 vuoroa.

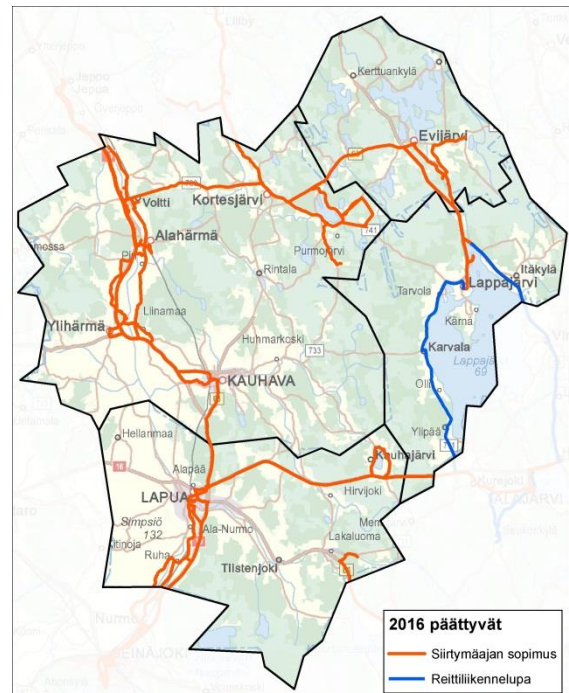


Kuva 2. Vuonna 2015 päättyvät sopimusvuorot

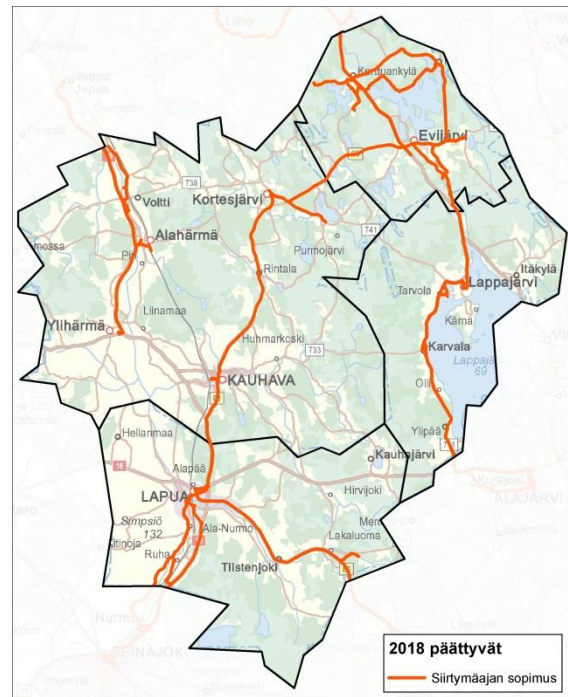
Sopimusten arvo on vuositasolla noin 0,4 milj. euroa ja sopimuskilometrejä on yhteensä noin 0,45 miljoonaa.

Suunnittelualueen siirtymäajan sopimukset päättyvät seuraavasti:

- vuonna 2015 päättyy 5 vuoroa
- vuonna 2016 päättyy 25 vuoroa
- vuonna 2018 yhteensä 21 vuoroa.



Kuva 3. Vuonna 2016 päättyvät sopimusvuorot



Kuva 4. Vuonna 2018 päättyvät sopimusvuorot

## 4. Kuntien kuljetukset

### Velvoitteet

Avoimen joukkoliikenteen järjestäminen ei ole kuntien lakisääteinen velvollisuus, vaan kunnat osallistuvat joukkoliikenteen rahoitukseen ja suunnitteluun oman harkintansa mukaan. Vaikka kunnilla ei ole varsinaista velvoitetta avoimen joukkoliikenteen järjestämiseen, on sen merkitys asukkaiden kuljetustarpeiden täyttämiseksi merkittävä. Avoimen joukkoliikenteen järjestämisellä voidaan usein myös vähentää selvästi kuntien lakisääteisten erilliskuljetusten määrää ja näistä syntyviä kustannuksia.

Joukkoliikennepalveluita tuottaessaan ja hankkiessaan kunnat voivat toimia yhteistyössä toistensa ja toimivaltaisen viranomaisen kanssa. Kunta voi tuottaa ostoliikennepalveluita myös toisen kunnan alueelle. Lisäksi laissa on määritelty oikeus sopia seutu- ja kuntalippujen hinnoista.

Varsinaisia henkilöliikennettä koskevia järjestämisvelvoitteita kunnille annetaan erityislainsäädännössä, kuten perusopetuslaissa, kehitysvammalaissa, vammaispalvelulaissa, sosiaalihuoltolaissa, kansanterveyslaissa ja sairaankuljetusasetuksessa.

### Kunnan henkilökuljetusten järjestämisperiaatteet

*Perusopetuslain* mukaan kunnan on järjestettävä oppilaalle maksuton kuljetus, jos perusopetusta, lisäopetusta tai pidennetyn oppivelvollisuuden piirissä olevan esiopetusta saavan oppilaan koulumatka on viittä kilometriä pidempi tai jos se oppilaan iän tai muut olosuhteet huomioon ottaen muodostuu oppilaalle liian vaikeaksi, rasittavaksi tai vaaralliseksi. Tällöin oppilaalla on oikeus maksuttomaan kuljetukseen tai oppilaan kuljetamista tai saattamista varten myönnettävään riittävään avustukseen. Oppilaalla on oikeus pyrkiä muuhunkin kuin kunnan hänelle osoittamaan perusopetuksen kouluun. Kunta ei kuitenkaan ole velvollinen järjestämään koulukuljetusta

toissijaisille hakijoille, mutta voi halutessaan järjestää maksuttoman koulukuljetuksen. Perusopetuslain mukaisesti oppilaan päivittäinen koulumatka odotuksineen saa kestää enintään kaksi ja puoli tuntia. Jos oppilas on lukuvuoden alkaessa täyttänyt 13 vuotta tai jos oppilas saa erityisopetusta, saa koulumatka kestää enintään 3 tuntia. Kuljetusta odottavalle oppilaalle on järjestettävä mahdollisuus ohjattuun toimintaan. Suunnittelualueen kuntien tarkemmat koulukuljetusperiaatteet on esitetty kappaleissa 5-8

Kuntien sosiaali- ja terveystoimen laskennallista valtionapua saavat kuljetukset ovat hyvin monimuotoinen joukko erilaisia vanhusten ja vammaisten kuljetuksia. Lakiin sidottuja kuntien yksin maksamia kuljetuksia ovat mm. päivähoiton kuljetukset. Näiden lisäksi kunnat hoitavat erilaisia kotipalvelun yms. kuljetuksia sekä merkittävän määrän ateriakuljetuksia.

*Kehitysvammalaissa* säädetään kehitysvammaisten henkilöiden erityishuoltoon liittyvistä kuljetuksista. Kehitysvammalain mukaiset kuljetukset ovat kuljetettavalle maksuttomia ja niihin on erityishuoltoa saavalla henkilöllä subjektiivinen oikeus. Erityishuoltoa järjestävä kunta huolehtii kuljetuksista, jotka erityishuollon saamiseksi ovat välttämättömiä tai suorittaa niistä aiheutuvat kustannukset. Niiden käyttö rajoittuu siis erityishuollon toimintayksiköihin suuntautuviin kuljetuksiin. Erityishuoltoon liittyvien kuljetusten lisäksi kehitysvammaiselle voidaan järjestää muita kuljetuspalveluja esimerkiksi vammaispalvelulain perusteella.

*Vammaispalvelulain* (Laki vammaisuuden perusteella järjestettävistä palveluista ja tukitoimista) mukaan kunnan on järjestettävä vaikeavammaisille henkilöille kohtuulliset kuljetuspalvelut niihin liittyvine saattajapalveluineen. Kuljetuspalvelu on keskeinen vaikeavammaisten omatoimista suoriutumista edesauttava palvelumuoto. Kuljetuspalveluja järjestetään työssäkäynnin ja opiskelun tarpeisiin sekä vähintään 18 yhdensuuntaista virkistys- ja asiointimatkaa kuukaudessa.

*Sosiaalihuoltolaissa* tarkoitettuina tukipalveluina voidaan sosiaalihuoltoasetuksen mukaisesti järjestää harkinnanvaraisia kuljetus- ja saattajapalveluja, koska varsinaisten joukkoliikennepalveluiden ulkopuolelle jää sellaisia henkilöryhmiä, joiden tavanomaiseen elämään kuuluvan liikkumisen kannalta yhteiskunnan järjestämät kuljetuspalvelut on katsottu välttämättömiksi.

## Henkilökuljetusten rahoitus

Suunnittelualueen kunnat käyttivät vuonna 2013 henkilökuljetusten järjestämiseen yhteensä noin 4,4 miljoonaa euroa. Vuonna 2011 vastaava summa oli 3,4 miljoonaa euroa ja vuonna 2006 2,5 miljoonaa euroa (kuntien kuljetuskustannustiedot, Etelä-Pohjanmaan ELY-Keskus 2014). Suunnittelualueen kuntien kuljetuskustannukset ovat kasvaneet alle kymmenessä vuodessa lähes kahdella miljoonalla eurolla!

Suurin kuljetuskustannusten kasvu on tapahtunut sosiaalitoimen kuljetuskustannuksissa – kustannukset ovat lähes 2,5-kertaistuneet vuosien 2006–2013 aikana. Erityisen voimakkaasti ovat kasvaneet VPL-asiakkaiden kuljetuksia koskevat kustannukset.

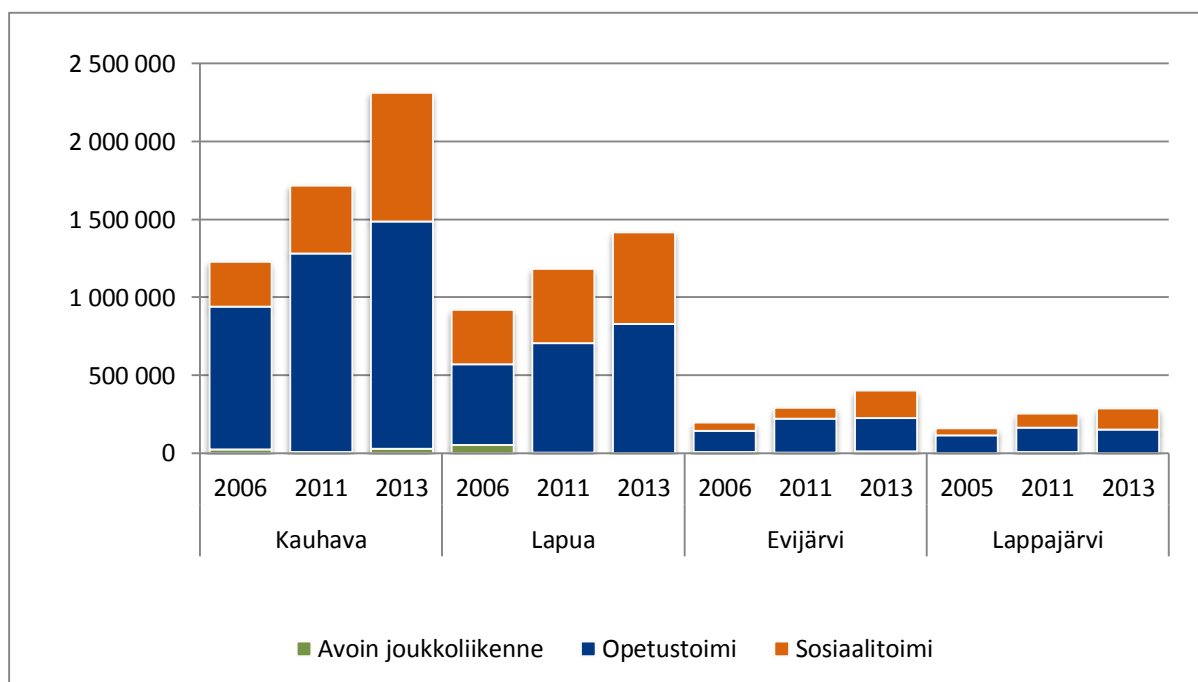
Kustannusten kasvu on ollut voimakasta myös Lapuan ja Kauhavan koulukuljetuksissa. Molempien kaupunkien opetustoimen kuljetuskustannukset kasvoivat aikavälillä 2006–2013 noin 60 %. Evijärvellä opetustoimen kuljetuskustannusten kasvu oli tällä ajanjaksolla 50 % ja Lappajärvellä 35 %.

## Henkilökuljetusten uudistaminen

Valtioneuvosto hyväksyi 16.5.2013 periaatepäätöksen julkisesti rahoitettujen henkilökuljetusten uudistamisesta. Kuntaliitto toteaa 7.1.2015 kaikille kunnille ja sairaanhoitopiireille suunnatussa kirjeessään, että **kuntien tulisi valmistautua tuleviin muutoksiin selvittämällä oman kuntansa henkilökuljetusten järjestämistilanne ja perustunnusluvut.**

Kunnat järjestävät henkilökuljetuksensa monille eri tavoin. Osalla kunnista on hyvät tiedot kuljetuksistaan ja ne järjestetään yhtenä kokonaisuutena tehokkaasti, osassa kuntia toimitaan vielä hallintokuntaakohtaisesti ja tieto kuljetuksista ja niiden aiheuttamista menoista on varsin sirpaleista. Eri hallintokuntien kuljetustarpeita kannattaa käsitellä logistisesti yhtenä kokonaisuutena.

Liikennepalvelujen järjestämisessä yhteistyö joukkoliikenteen viranomaisten kanssa on tärkeää ja sitä tarvitaan säännöllisesti. Hyviä tuloksia on saatu mm. kuntien yhteisen kuljetuskoordinaattorin käytöstä, palvelu- ja asiointilinjojen järjestämisestä ja matkojen yhdistelykeskuksista.



Kuva 5. Suunnittelualueen kuntien kuljetuskustannukset vuosina 2006, 2011 ja 2013

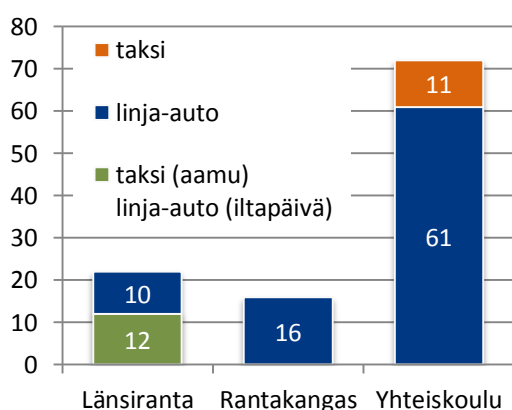


# 5. Lappajärven henkilökuljetukset

## Koulukuljetukset

Lappajärvellä on 3 koulua ja 115 kuljetusoppilasta (v. 2015). Kuljetus järjestetään koululaisille, joiden koulumatka on yli 5 kilometriä. Lisäksi kunta on järjestänyt kuljetukset 0-3 luokkalaisille, jos koulumatka on yli 3 km. Vaarallisen koulumatkan vuoksi kunta on maksanut avustusta huoltajille kouluun kuljettamisesta 26 senttiä/km.

Kuljetusoppilaista 75 % kulkee koulumatkan sa linja-autolla. Muut kuljetusoppilaat tekevät matkansa joko pelkästään taksilla tai aamuisin taksilla ja iltapäivisin linja-autolla. Aamuisin taksimatkat on järjestettävä Länsirannan ja Sadeharjuntien oppilaille puutteellisista joukkoliikenneyhteyksistä johtuen. Muutamien kuljetusoppilaiden kuljetukset järjestyvät perheiden toimesta.



Kuva 6. Lappajärven koulukuljetukset (v.2014)

ELY-keskuksen hallinnoimat avoimen joukkoliikenteen vuorot eivät enää, Linjaliikenne Hernesniemen siirtymääjansopimuksen päättymisen (1.1.2015) jälkeen, palvele lainkaan peruskoululaisten matkoja. Lappajärven kunta hankkii koulukuljetuksia linja-autolla seuraavasti:

- Länsirannan reitti, 7.1.2015–30.5.2015,
  - Kohde 1 Lappajärvi–Ylipää
- Itäkylän reitti, 20.10.2014–30.5.2015
  - Kohde 1 Övermarkintie–Koulukeskus
  - Kohde 2: Takalantie–Koulukeskus

Linja-autokuljetusten lisäksi kunta hoitaa osan koulukuljetuksistaan taksilla.

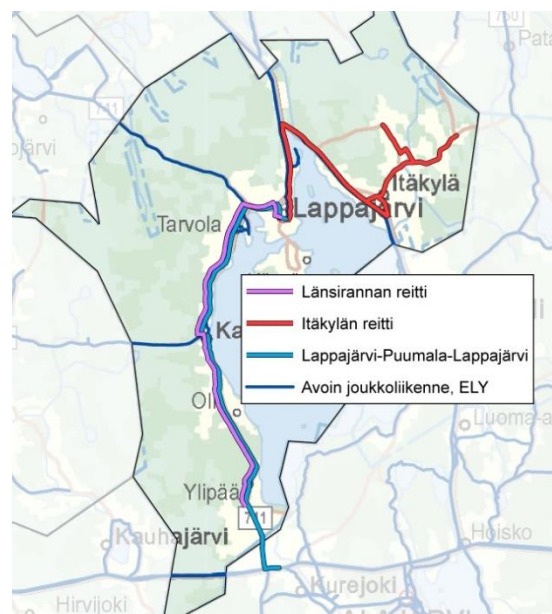
- Kohde 1: Sadeharjuntie–Länsirannan koulu (yksi vuoro aamuisin), 38,13 €/reitti, Taksiliikenne Saariaho
- Kohde 2: Lammin kylä (aamu 9, iltapäivä 13 ja 14) 25 €/reitti, Taksiliikenne Seppo Viinamäki Ky
- Kohde 3: Kärnä, Kirkonkylän koululle (aamu 9, iltapäivä 13 ja 14) 15 €/reitti, Taksiliikenne Seppo Viinamäki Ky

Kuljetuksia on kouluille aamulla kaksi kertaa, kello 8 ja 9. Iltapäivisin kuljetuksia on kello 13, 14 ja 15. Oppilaat noudetaan pääasiassa kotoa, sillä koontipaikoilla ei ole nähty saatavan suurta hyötyä (oppilaat sijoittuvat hyvin reittien varteen). Yläkouluikäisillä oppilailla voi olla hieman pidempiäkin kävelymatkoja.

Lappajärven kunnan hankkimat koulukuljetukset ovat avoimia muille käyttäjille. Muita matkustajia autoissa on kuitenkin ollut hyvin vähän.

Varsinaisten peruskoululaisten matkoja palvelevien linja-autovuorojen lisäksi Lappajärven kunta on hankkinut joukkoliikenteen vuoroja Järvisuudun ammatti-instituutin JAMl:n opiskelijoiden tarpeisiin. Tällaisia vuoroja ovat vuonna 31.12.2014 päättyneet siirtymääjansopimusvuorot Lappajärvi-Puumala-Lappajärvi, joita on hoitanut Linjaliikenne Hernesniemi Oy. Liikennöitsijä laskuttaa vuoroista suoraan JAMl:ta

Vaikka ELY-keskuksen hallinnoimat avoimen joukkoliikenteen vuorot eivät palvele peruskoululaisten matkoja, on niiden säilyttäminen erittäin tärkeää mm. JAMl:n opiskelijoille sekä lukiolaisille (erityisesti viikonlopun yhteydet juna-asemille).



Kuva 7. Joukkoliikennereitit Lappajärvellä v. 2015

## Palveluliikenne

Kaksineuvoisen palveluliikenne ajaa Lappajärvellä keskiviikkoisin. Lappajärven kunnan osuus palveluliikenteen kustannuksista on 34 000 euroa vuodessa. Vuonna 2014 matkoja tehtiin Lappajärvellä yhteensä 1440. Varsinaisia palveluliikenteen vakiokäyttäjää Lappajärvellä on noin 10–15. Matkat ovat pääasiassa lyhyitä asiointimatkoja esimerkiksi apteekkiin, kauppoihin tai terveysasemalle.

## Muut kuljetukset

Palveluliikenne hoitaa varsinaisen avoimen palveluajan ulkopuolella, aamuisin ja iltapäivisin, Lappajärven toimintakeskuksen kuljetuksia. Lappajärven toimintakeskuksen asiakaskunta koostuu kehitysvammaisista ja mielenterveyskuntoutujista. Työtoimintaa on viitenä päivänä viikossa (ma-to klo 7–15, pe klo 7–13.15). Asiakkaita on noin 25, mutta kuljetustarve päivätoimintaan on vain muutamilla asiakkailla. Keväällä 2014 palveluliikenteen autolla hoidettiin neljänä päivänä viikossa kahden Lappajärveläisen ja kahdeksan Evijärveläisen asiakkaan kuljetukset. Tilanne tulee muuttumaan hieman sen jälkeen kun Lappajärvelle valmistuu asuntola ja osa kuljetuspalveluasiakkaista muuttaa Lappajärvelle.

Vammaispalvelulain mukaisia VPL-asiakkaita oli vuonna 2014 hieman yli 70. Kuljetuspalvelun myöntää Kuntayhtymä Kaksineuvoinen ja kunnat maksavat kuljetuksista toteutuman mukaisesti.

Kuljetuspalveluja myönnetään lakiin perustuen (vähintään 18 yhdensuuntaista asiointi- ja vapaa-ajan matkaa omavastuuosuudella + työ- ja opiskelumatkat kokonaisuudessaan). Henkilö voi tehdä matkoja oman kuntansa tai ns. toiminnallisten lähikuntien alueella.

## Keskeiset kehittämistarpeet

Lappajärven koulukuljetuksista muodostuvia kuljetuskustannuksia on pyritty minimoimaan koulujen alkamis- ja päättymisaikoja yhtenäistä-

mällä ja porrastamalla niitä kouluittain. Koulujen alkamis- ja päättymisaikat onkin järjestetty kuljetusten näkökulmasta erittäin hyvin. Koulujen alkamisaikoja on kaksi (klo 8 ja 9) ja päättymisaikoja kolme (klo 13, 14 ja 15). Viime vuosina kunnassa on mietitty kuljetuskertojen vähentämistä edelleen, mutta ainoa karsittavissa oleva vuoro olisi kello 14 kuljetus. Tämän säästövaikutus on kuitenkin hyvin vähäinen, sillä se osuu kello 13 ja 15 kuljetuksen väliin, eikä liikennöintikustannusten näkökulmasta ole järkevää seisottaa kalustoa ja kuljettajaa tyhjiään kahden kuljetuskerran välissä. Kello 14 kuljetuksen karsiminen nostaisikin todennäköisesti sen verran kello 13 ja 15 kuljetuksen hintaa, että todellinen säästö jäisi hyvin vähäiseksi.

Nykyisin Lappajärven alueella liikennöi 42 erillistä ELY:n sopimusvuoroa, joista kesällä 2015 päättyviä käyttöoikeussopimusvuoroja on 15. Kaikki Lappajärven alueella liikennöivät vuorot esitetään jatkettavaksi ainakin vuoteen 2016 saakka optiolla. Optiolla jatkettavat vuorot on kuvattu tarkemmin kappaleessa 10. Käyttöoikeussopimusvuorojen lisäksi alueella liikennöi yhdeksän siirtymäajansopimusvuoroa, jotka päättyvät vuosien 2017–2018 aikana. Voimassa olevia siirtymäajan sopimuksia on Pahkakankaan Liikenteellä, Peuran Liikenteellä ja Mustajärven Liikenteellä. Käyttöoikeussopimusvuorot voivat olla autokierrollisesti yhteydessä siirtymäajan sopimusvuoroihin, ja näin ollen näillä yrityksillä arvioidaan, ainakin osittain, olevan paremmat edellytykset liikenteiden kilpailutuksissa pärjäämiseen. Myös reittiliikennelupavuorot voivat parantaa liikennöitsijöiden mahdollisuuksia suunnitella eri sopimustyyppejä yhdisteleviä autokiertoja ja mahdollistaa liikenteiden tarjoaminen kilpailijoihin edullisempaan hintaan. Kuljetuskustannusten näkökulmasta riittävän kilpailun varmistaminen on tärkeää, vaikka kuntien ja ELY-keskuksen keinovalikoima sen varmistamiseksi onkin rajallinen.

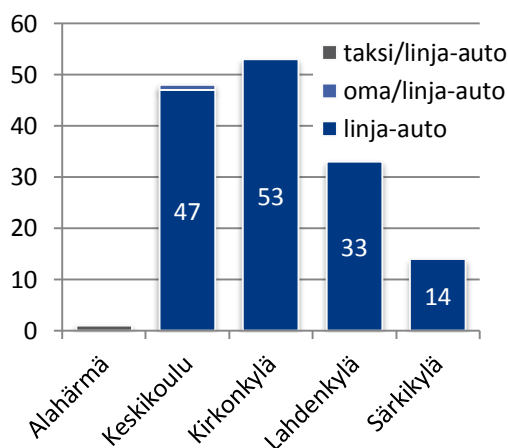
Merkittävin liikenteen kehittämistarve liittyy Lappajärvellä palveluliikenteeseen, jonka matkoittaiset kustannukset ovat huomattavan korkeat (n 25 €/matka). Palveluliikenteen kehittämistä on käsitelty tarkemmin kappaleessa 9.

## 6. Evijärven henkilökuljetukset

### Koulukuljetukset

Evijärven kunnassa toimii kolme alakoulua ja yksi yläkoulu. Kuljetusoppilaita on noin 150 (v. 2015). Kuljetusoikeus on oppilailla, joilla koulumatka ylittää viisi kilometriä. Hakemuksesta koulukuljetusoikeus myönnetään 0–4 -luokan oppilaalle, jonka koulumatka on yli 3 kilometriä.

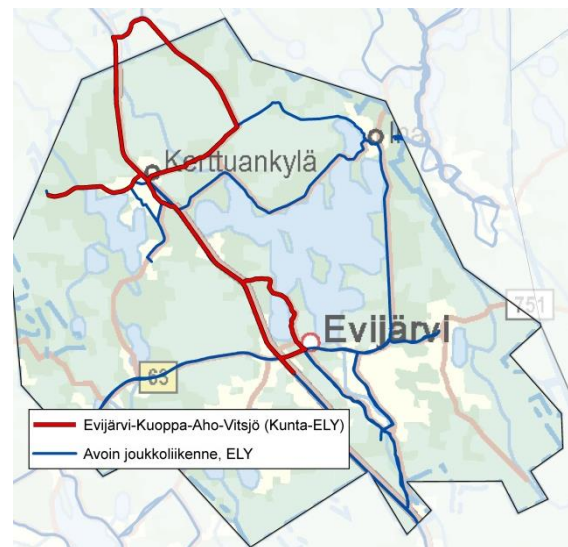
Koulujen alkamisajat on sovitettu hyvin joukkoliikenteen aikatauluihin. Lähes kaikki kuljetusoppilaat kulkevat koulumatkansa linja-autolla. Keskeiset koululaisvuorot (Evijärvi–Kuoppa-Aho–Vitsjö, KÄYTTÖ-559082) on hankittu yhteishankintana Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen kanssa. Koululaisia kulkee myös paljon siirtymäajansopimusvuoroissa. Lisäksi kunta ostaa kaksi kohdetta itse. Kunnan ostoliikennettä hoitaa Pahkakankaan liikenne Oy. Sopimus on voimassa 31.5.2015 saakka. Sopimukseen sisältyvät Kivijärven ja Haapajärven kylien sekä Jokikylän ja Särkikylän oppilaskuljetuksia. Kuljetuksia hoidetaan pienellä bussilla. Hankintahinta näiden kahden kohteen osalta on noin 70 000 euroa vuosi (371 €/päivä).



Kuva 8. Evijärven koulukuljetukset koulun ja kulkumuodon mukaan (v.2014)

### Palveluliikenne

Kaksineuvoisen palveluliikenne ajaa Evijärvellä torstaisin. Lisäksi Evijärveltä Kauhavalle pääsee maanantaisin. Evijärveltä Kauhavalle ei kuitenkaan ole mahdollisuudesta huolimatta tehty yhtään matkoja. Palveluliikenteen kustannus on Evijärven kunnalle 16 600 €/vuosi (maksuosuus 17 %). Palveluliikenteen vakiokäyttäjää Evijärvellä on ollut seitsemän, ja matkojakin on tehty vuositasolla vain noin 680. Yhden matkan keskimääräinen hinta on huomattavan korkea (25 €/matka). Matkat ovat pääasiassa lyhyitä asiointimatkoja esimerkiksi apteekkiin, kauppoihin tai terveysasemalle.



Kuva 9. Joukkoliikenteen reitit Evijärvellä vuonna 2015

### Muut kuljetukset

Palveluliikenne hoitaa aamuisin ja iltapäivisin Evijärvellä asuvien asiakkaiden kuljetuksia Lappajärven toimintakeskukseen. Lappajärven toimintakeskuksen asiakaskunta koostuu kehitysvammaisista ja mielenterveyskuntoutujista. Työtoimintaa on viitenä päivänä viikossa (ma-to klo 7–15, pe klo 7–13.15). Vuoden 2014 aikana Evijärveltä Lappajärvelle on kulkenut kahdeksan asiakasta, mutta Lappajärven asuntolan valmistuessa keväällä 2015 osa asiakkaista muuttaa asumaan Lappajärvelle. Tämän hetkisen tiedon mukaan kuljetustarve Evijärveltä Lappajärvelle säilyy kuitenkin neljällä toimintakeskuksen asiakkaalla.

Vammaispalvelulain mukaisia VPL-asiakkaita oli vuonna 2014 hieman yli 50. Kuljetuspalvelun myöntää Kuntayhtymä Kaksineuvoinen ja kunnat maksavat kuljetuksista toteutuman mukaisesti.

## Keskeiset kehittämistarpeet

Evijärven alueella ajetaan 6 vuoroa käyttöoikeussopimukseen pohjautuen. Pahkakankaan ajamat Evijärvi–Kuoppa-Aho–Vitsjö -vuorot on toteutettu kunnan ja ELY:n yhteishankintana. Varsinainen sopimus päättyy kesällä 2015, mutta ko. vuoroja on mahdollista ja tarkoituksenmukaista jatkaa optiolla ainakin vuoteen 2016 saakka. Liikenteen hankintahinta on vähäinen ja lipputulot erittäin suuret. Neljä muuta käyttöoikeussopimusvuoroa koskee perjantaisin ja sunnuntaisin liikennöitäviä Evijärvi-Lappajärvi-Kauhava -vuoroja. Ylikunnalliset liityntävuorot junalle ovat opiskelijoiden kan-

nalta merkittäviä ja vuorot on mahdollista ja tarkoituksenmukaista jatkaa optiovuodella.

Käyttöoikeussopimusvuorojen lisäksi kunnan alueella on siirtymäajan sopimusvuoroja Pahkakankaan, Järviseudun ja Mustajärven Liikenteellä. Siirtymäajan sopimuksilla ajettavat liikenteet palvelevat kunnan koulukuljetuksia ja ne päättyvät vuosina 2017–2018.

Kunta hankkii nykyisin vähäisessä määrin ostoliikennettä niillä alueilla, joilla julkisen liikenteen tarjonta ei mahdollista koulukuljetuksia. Sopimus päättyy kesällä 2015 ja tulee kilpailutettavaksi kevään aikana. Hankintakohteiden oppilasmäärät ovat vähäisiä ja jakaantuvat useille eri suunnille, eikä yhteissuunnittelua/hankintaa nähdä aina-kaan tässä vaiheessa tarkoituksenmukaisena.

Merkittävin liikenteen kehittämistarve liittyy Evijärvellä palveluliikenteeseen, jonka matkakoh-  
taiset kustannukset ovat huomattavan korkeat (n 25 €/matka). Palveluliikenteen kehittämistä on käsitelty tarkemmin kappaleessa 9.



# 7. Kauhavan henkilökuljetukset

## Koulukuljetukset

Kauhavalla on 21 koulua ja hieman yli 600 kuljetusoppilasta (v. 2015). Kuljetusoikeus on oppilaila, joilla koulumatka ylittää 5 kilometriä. Erillisen hakemuksen perusteella kuljetusoikeus voidaan myöntää 0–2 -luokkalaisille, jos koulumatka on yli 3 km. Oppilaan edellytetään kävelevän kuljetusreitillä varteen. Kävelyomavastuu 0–2 luokilla enintään 3 km ja 3-9 luokilla enintään 5 km.

Härjän Liikenteellä on avointa joukkoliikennettä Alahärmän alueella. Suurin osa Alahärmän alueen koululaisista kulkee aamuisin ja/tai iltapäivisin Härjän Liikenteen linjoissa, joita tulee neljästä eri suunnasta (Jepualta, Kortesjärveltä, Kuoppalasta ja Hakolasta). Siirtymäajan sopimusliikennettä on aamuisin klo 9:ksi kouluun tulevilla ja iltapäivisin vain klo 15 koulunsa lopettavilla. Silloin kun koulu päättyy aikaisemmin, kulkevat oppilaat kaupungin ostoliikenteessä. Uusikaarlepyyhyn kuuluvalla Jepualla ei ole suomenkielistä yläkoulua, joten sieltä tulee muutamia koululaisia Alahärmän yläkouluun Jepualta lähtevässä lin-

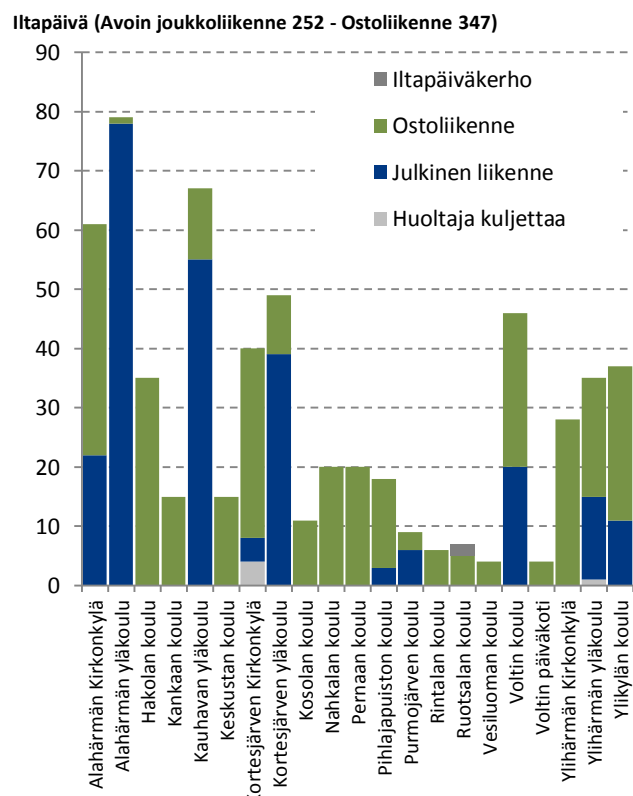
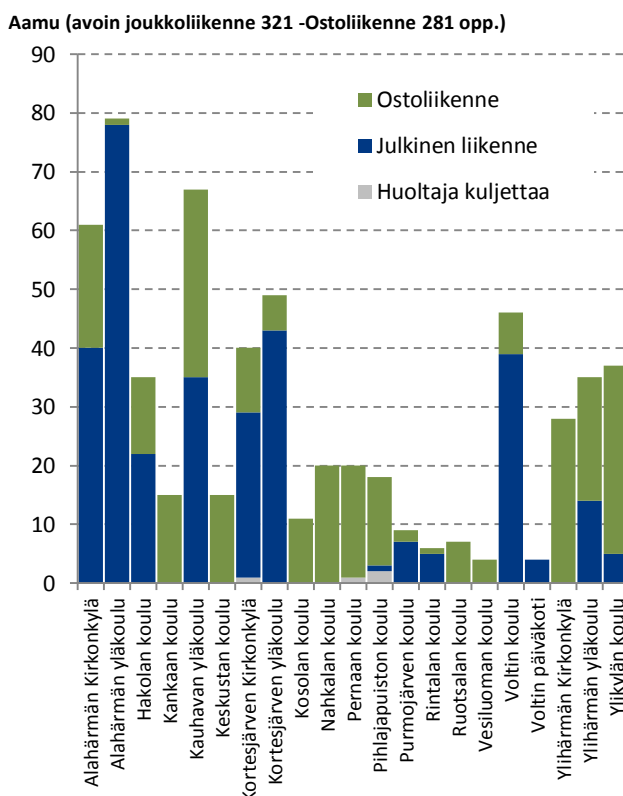
jassa, sekä yksittäisiä alakoululaisia Voltin tai Alahärmän Kirkonkylän kouluun. Vöyriin kuuluvasta Granuddenista tulee muutamia suomenkielisiä koululaisia Alahärmän Kirkonkylän kouluun. Kuoppalan linja käy hakemassa heidät Bramsintietä.

Kauhavan Liikenne kuljettaa osaa Ylikylän koulun, Kauhavan yläkoulun ja lukion oppilaista Lappajärven suunnalta kulkevassa linjassa. Pernaan ja Myntän suunnalta tulevia yläkoululaisia ja lukiolaisia kulkee Peuran Liikenteen linjassa. Peuran Liikenne lähtee Ylihärmästä ja kiertää Kleemolan ja Pernaan kautta Kauhavan yläkoululle ja lukiolle.

Kortesjärvellä linjoja ajavat Veljekset Lahti, Mustajärven Liikenne ja Härjän Liikenne (jatkaa Alahärmään tuoden lukiolaisia Härjän lukioon).

Ylihärmän alueella linjaa ajaa Peuran Liikenne. Se vie Ylihärmän yläkoulun oppilaita Kankaan suuntaan mennessään ns. vanhaa puolta Helanmaan kautta Lapuälle.

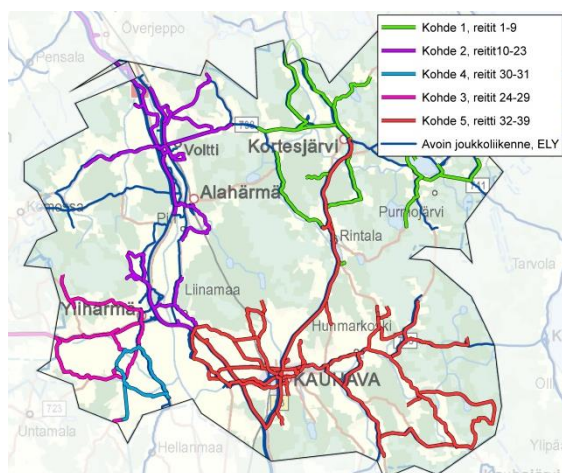
Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen hallinnoimien sopimusvuorojen lisäksi koulukuljetuksia hoidetaan Kauhavan kaupungin ostoliikenteessä. Vaikka koulukuljetukset on pyritty ohjaamaan avoimeen joukkoliikenteeseen, joudutaan sellaisillakin yhteysväleillä, joilla liikennettä on, hankkimaan erilliskuljetuksia sillä avoimen joukkoliikenteen aikataulut eivät kaikilta osin sovellu kou-



Kuva 10. Kauhavan kaupungin oppilaskuljetukset aamu- ja iltapäivisin

Koulukuljetukset on kilpailutettu vuonna 2012 ja ne ovat voimassa 31.7.2015 saakka. Tämän lisäksi sopimukseen kuuluu optio, jolla liikennettä voidaan jatkaa kesään 2016 saakka. Kilpailutettuja reittejä on yhteensä 42 kappaletta. Nämä on kilpailutuksessa jaettu seitsemään pääkohteeseen.

1. Korttesjärvi, Mantelan Liikenne (1349 €/vrk)
2. Alahärmä, Härmän Liikenne (1290 €/vrk)
3. Ylihärmä, Härmän Liikenne (586 €/vrk)
4. Kankaan koulu, Samuli Luoma (115 €/vrk)
5. Kauhava, Mantelan Liikenne (319 €/vrk)
6. Alahärmän kk, Pernaa, Pihlapuisto, Kekomäki, Kauhavan lukio, Härmän Taksipalvelu (272 €/vrk)
7. Retkikuljetukset



Kohteet on kuvattu oheisessa kuvassa. Osa reiteistä muodostuu muutamien yksittäisten oppilaiden kuljetuksista ja niissä tapahtuu jatkuvia muutoksia. Näin ollen kuvaus on vain suuntaa antava.

Kauhavan kaupungin kouluverkossa tapahtuu parhaillaan merkittäviä muutoksia. Keskeiset kouluverkossa tapahtuvat muutokset ovat seuraavat:

- Muutos ei aiheuta suuria muutoksia kuljetustarpeeseen.

- Kauhava: Kauhavan koulukeskus (yläkoulu + lukio) evakuoidaan 31.3.2015 mennessä. Väistötiloina toimivat Suomen yrittäjäopisto ja keskustan koulu.
- 1.8.2015 Keskusta alakouluna lakkaa ja oppilaat jaetaan Nahkalan ja Kosolan kouluihin. Ei aiheuttane suuria muutoksia kuljetusten järjestämiseen.
- Korttesjärvi: kouluverkkoon voi tulla muutoksia lähitulevaisuudessa (ei päätöksiä). Esimerkiksi jos Purmojärven ja Rintalan koulut lakkautettaisiin, siirtyisivät oppilaat Kirkonkylän koululle. Alueella on olemassa nykyisin linjasto, jota oppilaat voisivat ko. muutoksen tapahtuessa hyödyntää. Toisin sanoen kyseisen muutoksen tapahtuessa kuljetusten järjestämisessä ei tapahtuisi merkittäviä muutoksia
- Alahärmän alueen kouluverkossa ei ole odotettavissa merkittäviä muutoksia lähi vuosina.

Kouluverkon muutosten vaikutukset kuljetustarpeeseen ovat laajoista muutoksista huolimatta kohtuullisen vähäiset ja ne pystytään hoitamaan pääasiassa nykyisillä kuljetuksilla. Kuljetustarpeen kasvua on pyritty hillitsemään jo väistötilojen sijainnin suunnittelussa. Kuljetusten näkökulmasta ratkaisuja voidaankin pitää erittäin onnistuneina.

Kaksineuvoisen palveluliikenne ajaa Kauhavalla maanantaisin ja perjantaisin. Kauhavan kaupungin osuus palveluliikenteen kustannuksista on 47 000 euroa vuodessa. Vuonna 2014 matkoja tehtiin Kauhavalla yhteensä noin 1920. Yli puolet matkoista tehdään Kanta-Kauhavan alueella. Kortesjärvellä matkoja tehdään vähiten. Varsinaisia palveluliikenteen vakioikäyttäjiä Kauhavalla on noin 20. Matkat ovat pääasiassa lyhyitä asiointimatkoja esimerkiksi apteekkiin, kauppoihin tai terveysasemalle.

## Muut kuljetukset

Kauhavalla sijaitsevaan Matinrannan toimintakeskukseen kulkee palveluliikenteellä nykyisiin kolme asiakasta. Asiakkaat tarvitsevat kyydin toimintakeskukseen ja takaisin 3-5 päivänä viikossa.

Vammaispalvelulain mukaisia VPL-asiakkaita oli vuonna 2014 hieman yli 340. Kuljetuspalvelun myöntää Kuntayhtymä Kaksineuvoinen ja kunnat maksavat kuljetuksista toteutuman mukaisesti.

## Keskeiset kehittämistarpeet

Kauhavan koulukuljetuksia hoidetaan 42 kaupungin kilpailutetulla reitillä. Koulukuljetuksissa hyödynnetään laajasti myös ELY-keskuksen hallinnoimia joukkoliikenteen vuoroja. Vuonna 2015 tulee päättymään useita käyttöoikeussopimuksia, jotka palvelevat Kauhavan koulukuljetuksia. Lisäksi alueella on muutamia vuonna 2015 päättyviä siirtymääjansopimusvuoroja, joiden jatkumisesta ei ole tietoa. Suurin osa suunnittelualueen siirtymääjansopimuksista päättyy vuonna kesällä 2016.

Kauhavan Kaupungin koulukuljetussopimuksia esitetään jatkettavan optiovuodella. Myös ELY-keskuksen vuonna 2015 päättyviä käyttöoikeussopimuksia esitetään jatkettavan optiolla. Näin päästään tilanteeseen, jossa Kauhavan alueen kuljetukset voidaan logistisesti suurempina kokonaisuuksina yhteistyössä kunnan ja ELY-keskuksen kanssa. Yhteensovittava suunnittelu tulisi käynnistää alkusyksyllä 2015, jolloin hankinta ehdittäisiin toteuttaa vuodenvaihteessa 2015–2016.

Lisäksi esitetään, että ELY-keskus hankkii nykyisin siirtymääjan liikennöintisopimuksella hoidettavan Voltin ja Seinäjoen välisen liikenteen vuoden käyttöoikeussopimuksella, mikäli kyseisiä vuoroja ei haeta reittiliikenneluvalle. Näin saadaan myös tämä liikenne em. yhteissuunnittelun piiriin.

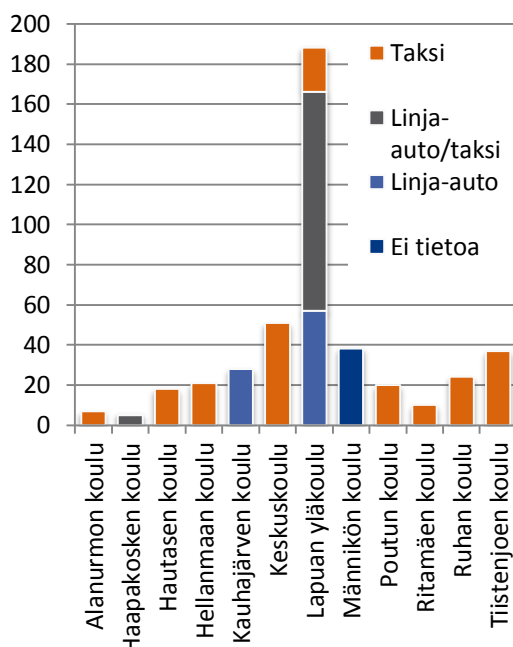
Palveluliikenteen kehittämistarve on merkittävä myös Kauhavalla. Palveluliikenteen matkoittaiset kustannukset ovat huomattavan korkeat (n. 25 €/matka). Palveluliikenteen kehittämistä on käsitelty tarkemmin kappaleessa 9.

Nykyisin alakoulun oppilailla on poissaoloprosentti linjaliikenteessä. Kustannusten todenmukaisuuden ja läpinäkyvyyden parantamiseksi esitetään siirtymistä vaiheittain älykortin käyttöön.

# 8. Lapuan henkilökuljetukset

## Koulukuljetukset

Lapuaalla toimii 13 peruskoulua ja kuljetusoppilaita on noin 450 (v. 2015). Kuljetusoikeus on oppilaila, joilla koulumatka ylittää viisi kilometriä. Kolmanteen luokkaan saakka kuljetusoikeus myönnetään kuitenkin oppilaille jo 3 km ylittävillä matkoilla. Koululaisilla on kävelyomavastuu reitin varteen (kokoontumispaikkakäytännöt).



Kuva 12. Lapuan koulukuljetukset koulun ja kulkumuodon mukaan (v.2014)

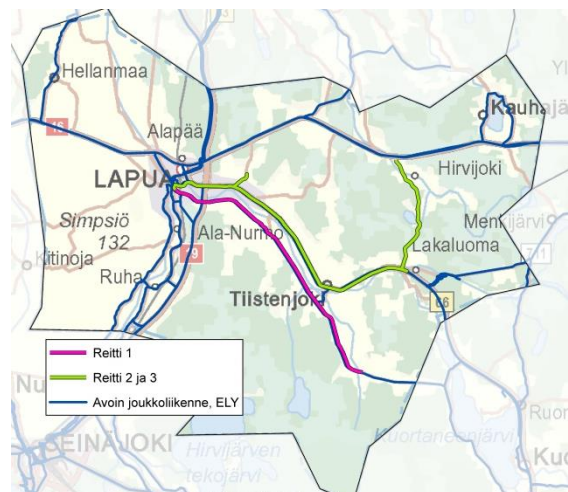
Koulukuljetuksista poikkeuksellisen suuri määrä (> 50 %) hoidetaan taksikuljetuksina. Taksikuljetukset hoidetaan oppilaslistojen perusteella. Nykyiset taksikuljetuksia koskevat sopimukset ovat voimassa 31.12.2015 saakka.

Linja-autoliikenteenä koulukuljetukset on hankittu Lapuan yläkoulun osalta. Kuljetuksessa kulkee jonkin verran myös ammattikoululaisia ja lukiolaisia. Kilpailutettuja reittejä on kolme:

- Reitti 1: Ylikylä-Paavola-Männikkö-Yläkoulu (7:10-) 35 oppilasta,

- Reitti 2: Yläkoulu-Pitkämäki-Haapakoski-Tiitistenjoki-Lakaluoma-Karan risteys-Hirvijoki (14:00-) 20–30 opp.
- Reitti 3: Yläkoulu-Pitkämäki-Haapakoski-Tiitistenjoki-Lakaluoma-Karan risteys-Hirvijoki (15:00-) 20–30 opp.

Sopimus on voimassa 15.9.2014–30.5.2015. Liikennettä hoitaa R. Mäki-Panula.



Kuva 13. Joukkoliikenteen reitit Lapuan alueella (v.2015)

## Palveluliikenne

Lapuaalla toimii kutsuohjattu palveluliikenne. Palveluliikennettä hoitaa Mantelan Liikenne. Nykyinen sopimus on voimassa 31.12.2015 saakka, jonka lisäksi sopimukseen sisältyy optio vuosista 2016 ja 2017.

Palveluliikenne toimii kutsuohjausperiaatteella. Kuljetusten tilaus tehdään liikennöitsijälle ja liikennöitsijä muokkaa reitit tarpeen mukaan. Käytössä on kaksi matalalattiabussia, jotka liikennöivät arkipäivisin kello 7:30–16:00 (7,5 tuntia päivä). Varsinaisen avoimen palveluajan ohella palveluliikenteellä hoidetaan kehitysvammaisten työtoiminnan ja päivätoiminnan kuljetukset (Jukantupalaiset n. 25 henkilöä/päivä).

Palveluliikenteen vuosikustannus on 120 000 euroa (alv 0 %). Tuntihinta on 32,90 €/h. Liikennöitsijä saa pitää liikenteen lipputulot. Keskimääräiset lipputulot ovat vajaat 2000 euroa kuukaudessa. Lippujen hinnat ovat alle 10 kilometrin pituisilta matkoilta 3,5 euroa, 10–20 kilometrin matkoilta 4,5 euroa ja yli 20 kilometrin matkoilla 5 euroa. Sopimuksessa liikennöitsijä on sitoutunut

hankkimaan standardin mukaisen älykortin lukijan, mutta tiedossa ei ole, onko tällainen laite vielä käytössä.

Palveluliikenne on avointa kaikille, mutta pääasiallisena käyttäjäkuntana ovat ikäihmiset. palveluliikenteellä on kuukausittain keskimäärin 360 asiakasta. Yhdensuuntaisia matkoja tehdään kuukaudessa keskimäärin reilut 700. Lipputulo- ja matkamäärätietojen perusteella matkat ovat pääosin alle 10 kilometrin pituisia asiointimatkoja. Vuonna 2014 palveluliikenteessä tehtiin noin 8000 yhdensuuntaista matkaa.

VPL-kuljetuksia ei ole kyetty juurikaan ohjaamaan palveluliikenteeseen, vaan ne hoidetaan pääosin erilliskuljetuksina. Sen sijaan palveluliikenteen avulla on voitu hillitä sosiaalihuoltolainmukaisten kuljetusetuuksien myöntämistä. Myönteinen SHL-kuljetuspäätös onkin tehty vain n. 10 Lapualaiselle, muut on ohjattu käyttämään palveluliikennettä.

## Muut kuljetukset

Lapuaalla on yhteensä noin 210 VPL- ja SHL-asiakasta. Matkojen suuntautumisesta ja ajankohdista ei ole tarkempaa tietoa.

## Keskeiset kehittämistarpeet

Lapuan kaupungin koulukuljetuksia hoidetaan huomattavan paljon takseilla verrattuna suunnittelualueen muihin kuntiin. Tämä selittyy pääosin sillä, että julkisen liikenteen tarjontaa ei koulujen alueella ole tai kuljetettavien oppilaiden määrät ovat niin pieniä, että niiden hoitaminen linja-autolla ei ole kustannustehokasta. Taksikuljetus-

ten sopimukset ovat voimassa 31.12.2015 saakka. Lapuan kaupungin osalta voi olla mahdollista, että todellista kilpailua ei synny kaikkienkilpailutettavien kaikkien kohteiden osalta. Tämä saattaa pahimmassa tapauksessa kasvattaa yksittäisten kohteiden hintaa. Kaupunki voi pyrkiä vaikuttamaan markkinoiden toimintaan hankkimalla käyttöön esimerkiksi ns. päiväautoja, joilla voidaan tarvittaessa hoitaa sellaisten alueiden kuljetuksia, joilla kilpailukohteisiin ei saada tarjouksia tai markkinat eivät toimi. Päiväautojen ohjelmaan voidaan liittää myös muita kaupungin kuljetuksia. Tämä vaatii kuitenkin tarkempaa suunnittelua ja eri hallintokuntien välistä yhteistyötä. Kiireellisen aikataulun vuoksi esitetään, että nykyisiä taksisopimuksia jatketaan optiolla. Mikäli option käyttö ei ole mahdollista pitää kuljetukset kilpailuttaa. Jatkoa ajatellen päiväauton hankkimista kannattaa kuitenkin pohtia.

Koulukuljetuksissa hyödynnetään myös ELY-keskuksen hallinnoimia joukkoliikenteen vuoroja. Vuonna 2015 tulee päättymään useita käyttöoikeussopimuksia, jotka palvelevat Lapuan koulukuljetuksia. Lisäksi alueella on muutamia vuonna 2015 päättyviä siirtymäajansopimusvuoroja, joiden jatkumisesta ei ole tietoa. Suurin osa suunnittelualueen siirtymäajansopimuksista päättyy vuonna kesällä 2016. ELY-keskuksen vuonna 2015 päättyviä käyttöoikeussopimuksia esitetään jatkettavan optiolla ainakin vuoteen 2016 saakka. Lisäksi esitetään, että ELY-keskus hankkii nykyisin siirtymäajan liikennöintisopimuksella hoidettavan Voltin ja Seinäjoen välisen liikenteen vuoden käyttöoikeussopimuksella, mikäli kyseisiä vuoroja ei haeta reittiliikenneluvalle.

Jatkossa Lapuan osalta voitaisiin miettiä laajempaa yhteishankintana esimerkiksi Tiitistenjoen suunnan kuljetuksia.



## 9. Kuntayhtymä Kaksineuvoinen

### Palveluliikenne

Kuntayhtymä Kaksineuvoisen palveluliikenne käynnistettiin valtakunnallisen "Kyytitakuu"-kokeilun seurauksena vuonna 2011. Palveluliikenne kuului valtionavustuksen (50 %) piiriin ensimmäiset 3 vuotta. Valtionavun maksaminen palveluliikenteeseen päättyi 31.5.2014. Valtionavun loppuminen käynnisti kuntayhtymän alueella keskustelun palveluliikenteen jatkosta. Loppuvuodeksi 2014 palveluliikenne turvattiin käyttämällä sosiaalihuoltolain mukaisiin kuljetuspalveluihin esitetyt määrärahat palveluliikenteen jatkamiseen. Kuntayhtymä Kaksineuvoinen on varannut talousarviossa palveluliikenteen jatkon edelleen 31.5.2015 saakka. Palveluliikennettä hoitavan Mantelan Liikenne Ky:n kanssa tehty sopimus mahdollistaa liikenteen jatkamisen optioilla 31.5.2016 saakka.

Liikennöitsijä	Mantelan liikenne Ky
Sopimuskausi	1.6.2011–31.5.2014
Optiokausi	1.6.2014 –31.5.2016
Kustannus (vuosi)	118 600 € sis. pali 98 000 € ja toimintakeskus- kuljetukset 20 500 € + välinekuljetukset 300 e/kk
Kustannus (tunti)	30,80 €

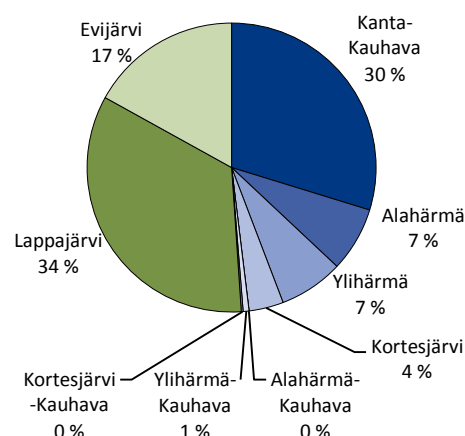
### Liikenteen kuvaus

Palveluliikenne toimii kutsuperiaatteella koko kuntayhtymän alueella. Matkustajien tulee tehdä tilaus puhelimitse liikennöintiä edeltävänä arkipäivänä klo 16–18. Maanantain ajot tulee tilata perjantaina. Kuljetusta saavat käyttää kaikenikäiset. Kutsuohjattu palveluliikenne ajetaan kahdella palveluliikenneautolla. Palveluliikenteen lisäksi Mantelan Liikenne Ky hoitaa samalla sopimuksella kuljetukset kuntayhtymän Lappajärven ja Kauhavan toimintakeskuksiin sekä osan välinehuollon kuljetuksista. Palveluliikenne kulkee kuntayhtymän alueella seuraavasti:

- Kauhavalla ma ja pe
- Lappajärvellä (Itäkylä) ti
- Lappajärvellä ke
- Kortesjärvellä ke
- Alahärmässä to
- Ylihärmässä to
- Evijärvellä to

Kauhavalle pääsee Evijärveltä ja Ylihärmästä maanantaisin, Kortesjärveltä maanantaisin ja perjantaisin ja Lappajärveltä (Karvalan kautta) perjantaisin.

### Palveluliikenteen käyttö



Kuva 14. Palveluliikenteen matkamäärien jakautuminen alueittain vuonna 2014 (viikot 23–52/2014)

Palveluliikenteellä tehtiin vuonna 2014 yhteensä noin 4020 matkaa. Näistä Kauhavan alueella tehtiin noin 1923, Lappajärvellä 1413 ja Evijärvellä 684 matkaa. Niin sanottuja palveluliikenteen vakiokäyttäjää on Evijärvellä 7, Lappajärvellä 13 ja Kauhavalla 20.

Kuntakeskusten välisiä matkoja tehdään erittäin vähän. Kuntakeskusten välisiin ajoihin on varattu palveluliikenteen päiväohjelmassa toisaalta runsaasti aikaa. Vähäiset matkustajamäärät kuntien sisäisessä liikenteessä ja siirtoajoihin käytettävä aika ja matkustajien vähäisyys tekevät palveluliikenteestä nykyisellä toimintamallilla tehottoman vaikka palveluliikenteen hinta on valtakunnallisella mittapuulla verrattuna vähintäänkin kilpailukykyinen.

## Lipputulot

Matkoista peritään voimassa olevan linja-autotaksan mukainen maksu. Esimerkki maksusta, eläkeläinen

- alle 6 km 3,30 €/meno 6,60 €/meno-paluu
- alle 9 km 3,60 €/meno 7,20 €/meno-paluu
- alle 12 km 3,90 €/meno 7,80 €/meno-paluu
- alle 16 km 4,70 €/meno 9,40 €/meno-paluu
- alle 20 km 5,50 €/meno 11,00 €/meno-paluu

Lipputuloja palveluliikenteen matkoista kertyi yhteensä 15 000 € (lipputuloja keskimäärin 3,7 €/matka). Lipputulotietojen perusteella valtaosa matkoista on alle 10 kilometrin pituisia asiointimatkoja.

Ostoliikennesopimuksen mukaan ostaja pidättää itsellään oikeuden määritellä VPL-kuljetusten piirissä olevien lipputaksan alle normaalien lipputaksojen.

Aamu- ja iltapäivän ensimmäiseltä ja viimeiseltä tunnilla ajettavista toimintakeskus-, työpaja- ja päivätoimintakuljetuksista ei peritä asiakasmaksuja.

## Päivätoiminnan kuljetukset

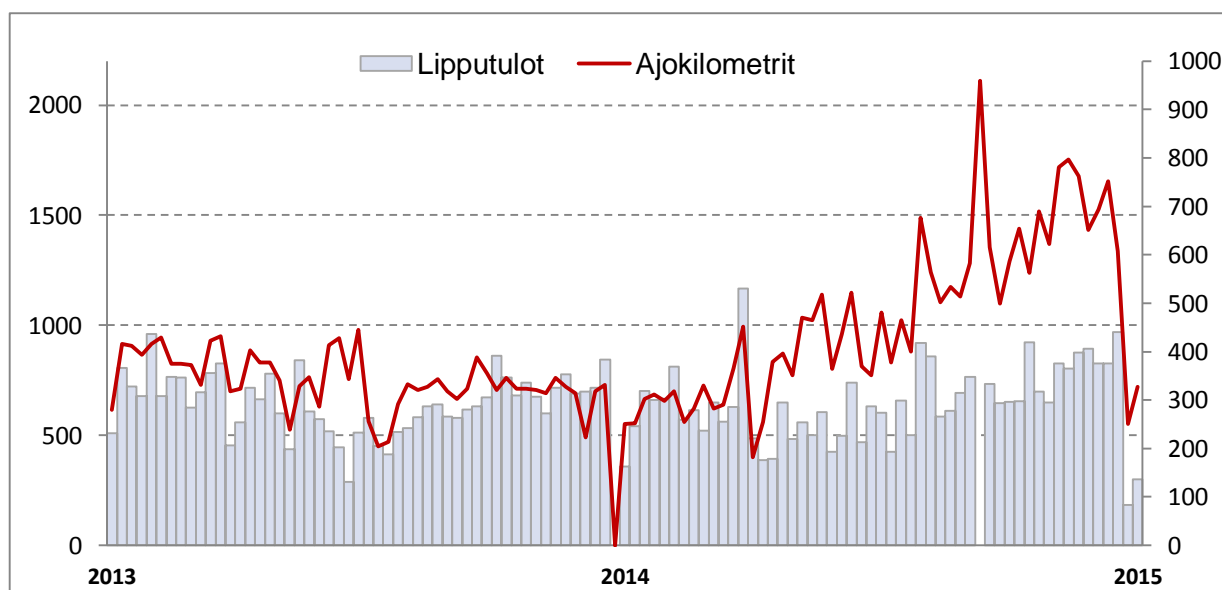
Palveluliikenne hoitaa aamulla ja iltapäivisin toimintakeskuskuljetuksia. Matinrannan toimintakeskukseen kulkee palveluliikenteellä nykyisiin

kolme asiakasta. Asiakkaat tarvitsevat kyydin toimintakeskukseen ja takaisin 3-5 päivänä viikossa. Lappajärven toimintakeskukseen kulkee nykyisin kahdeksan henkilöä Evijärveltä ja kaksi henkilöä Lappajärveltä. Huhtikuussa 2015 asu-mispalveluyksiköissä tapahtuvien muutosten seurauksena kuljetustarve muuttuu siten, että Evijärveltä toimintakeskukseen kulkijoita on enää neljä ja Lappajärveltä kolme. Kuljetustarve on neljänä päivänä viikossa.

Päivätoiminnan kuljetusten kustannus on 20 500 €/vuosi. Lappajärven osuus kustannuksista on 9 000 euroa ja Matinrannan osuus 11 500 euroa. Näiden lisäksi palveluliikenteen ohessa hoidetaan välinehuollon kuljetuksia noin 300 eurolla kuukaudessa. Kokonaiskorvaus palveluliikenteen hoitamisesta, päivätoiminnan kuljetuksista ja välinekuljetuksista on 118 600 euroa/vuosi.

## VPL ja SHL-kuljetukset

Palveluliikenteen ohella Kaksineuvoisen kuntayhtymä vastaa kehitysvammalain, vammaispalvelulain ja sosiaalihuoltolain mukaisten kuljetuspäätösten tekemisestä. Kunnat maksavat kuljetuskustannukset toteutuman mukaisesti



Kuva 15. Palveluliikenteen lipputulojen ja ajokilometrien kehittyminen 1/2013-1/2015 (viikkotason seurantatieto Mantelan Liikenne).

# 10. Kehittämistoimenpiteet

## Liikenteiden luokittelu

Suunnittelualueella on yhteensä 41 erillistä vuoroa, joiden sopimukset päättyvät kesällä 2015. Jotta näistä vuoroista voitaisiin tunnistaa merkittävimmät, on vuorot jaettu kannattavuutensa perusteella neljään pääluokkaan. Kolmannessa ja neljännessä pääluokassa on myös alaluokkia. Tarkastelussa on mukana siirtymäajan liikennöintisopimuksen tai käyttöoikeussopimuksen mukaan vuonna 2015 päättyvät liikenteet.

Luokittelu on tehty lipputulojen (e/km) ja keskikuorman perusteella. Mitä pienempään luokkaan vuoro kuuluu, sitä todennäköisemmin ko. vuoron turvaamiseen on käytettävä yhteiskunnan tukea eli käytännössä liikenne pitää hankkia kilpailuttamalla, kunnan, ELY-keskuksen tai näiden yhteistyönä. Liikenteiden jatkuminen turvataan tarpeen vaatiessa ELY:n rahoituksella, täydentävänä PSA-liikenteenä. Jos kyseessä on kunnan sisäinen liikenne, nousee kyseeseen hankinnan siirtyminen kunnan vastuulle.

Liikenteitä hankittaessa on varmistettava, että vuorot toimivat molempiin suuntiin eli osa alempiin luokkiin kuuluvista vuoroista on välttämättömiä ylempien luokkien kriteerit täyttävien vuorojen toimintaedellytyksille.

Suunnittelualueella on lipputuloiltaan ja keskikuormaltaan heikoimpiin luokkiin (3 ja 4) kuuluvia vuoroja huomattavan paljon ja käyttöoikeus-

sopimusten määrä on erittäin suuri (88 % vuonna 2015 päättyvistä vuoroista). Suunnittelualueella on nykyisin jonkin verran myös kunnan sisäisiä koululaisliikenteitä ELY-keskuksen ostoina.

Lähtökohtaisesti voidaan ajatella, että suuri osa luokkiin 1 ja 2 kuuluvista siirtymäajan liikennöintisopimuksilla ajettavista vuoroista haetaan reittiliikenneluville. Liikennöinnin toimintaedellytyksissä tapahtuu kuitenkin muutos siirtymäajan loputtua, koska yhteiskunnan hinnanalennuksilla tukema seutulippu ei käy maksuvälineenä markkinaehtoisessa liikenteessä. Tällöin etenkin työmatkaliikenteen vuorot, joissa seutulippu on ollut pääasiallinen maksuväline, ovat vaarassa jäädä yhteiskunnan järjestämisvastuulle, koska vuorojen jatkaminen pelkillä asiakastuloilla ilman yhteiskunnan tukea vähentää todennäköisesti merkittävästi liikennöitsijän saamia tuloja.

Osa alempien luokkien vuoroista on välttämättömiä ylempiin luokkiin kuuluvien vuorojen toimintaedellytyksille, koska autokierrollisista syistä ne ajetaan yleensä molempiin suuntiin. Alustavan tiedon mukaan lähes kaikki vuorot, joita hoidetaan vuonna 2015 päättyvien käyttöoikeussopimusten perusteella, jatketaan optiolla, eli nämä bussivuorot säilynevät ennallaan vielä seuraavan vuoden. Tässä yhteydessä on kuitenkin syytä tarkastella tilannetta jo etupainotteisesti, sillä ELY-keskuksen joukkoliikennemäärärahojen vuosittainen leikkaaminen saattaa seuraavassa kilpailutuksessa vaarantaa joidenkin heikoimpiin luokkiin kuuluvien vuorojen jatkumisen. Uhkana on, että määrärahat eivät riitä kaikkien nykyisten vuorojen hankkimiseen. Näillä vuoroilla voi olla vaikutuksia kuntien koulukuljetuksiin.

Taulukko 1. Siirtymäajan sopimusten ja ELY:n käyttöoikeussopimusten perusteella liikennöitävien vuorojen luokittelu

Luokka	Kriteerit	Koko EPO-Elyn alue	osuus	ALUE: Evijärvi, Lappajärvi, Lapua, Kauhava	osuus
1	Lipputulo yli 5 €/km	30	6 %	6	15 %
2	Lipputulo 2-5 €/km	74	14 %	4	10 %
3	Lipputulo 1-2 € ja	86	17 %	8	20 %
3a	a) keskikuorma yli 7	49		4	
3b	b) keskikuorma alle 7	36		4	
4	Lipputulo alle 1 €/km ja	241	47 %	23	55 %
4a	a) keskikuorma yli 7	19		0	0 %
4b	b) keskikuorma 2-7	126		12	11 %
4c	c) keskikuorma alle 2	96		11	11 %
X	ei tietoa	82	16 %	0	0 %



## Liikenteiden hankinta

### Lähtökohdat

ELY:n ostama liikenne on säännöllistä, kaikkien käytettävissä olevaa henkilöliikennettä, jonka hoitaminen perustuu ELY-keskuksen ja liikennöitsijän väliseen käyttöoikeussopimukseen. Lähtökohtaisesti kuntarajat ylittävän liikenteen hankkiminen kuuluu ELY:n vastuulle ja kuntien sisäisen liikenteen hankkiminen kuntien vastuulle. Kunnat ja ELY voivat hankkia liikenteitä yhdessä, tällöin on sovittava kustannustenjaosta ELY-kunta-sopimuksella. Ely-Kunta-sopimuksella sovitaan myös joukkoliikenteen suunnittelun ja seurannan yhteistyöstä, periaatteista ja menettelytavoista, joukkoliikennepalvelujen koordinoimista, kunnan alueella käytettävistä lippu- ja maksujärjestelmistä sekä kunnan järjestämän joukkoliikenteen tietojen toimittamisesta valtakunnallisiin rekistereihin.

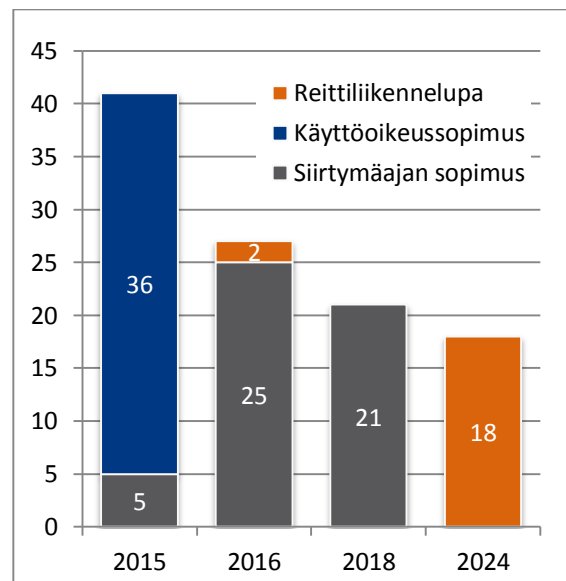
Erityisesti silloin kun kunnan alueella on paljon sekä kunnan että ELY:n ostamaa liikennettä, kannattaa tutkia mahdollisuudet yhteishankintoihin. Useilla alueilla kunnan koulukuljetukset ja ELY:n ostoliikenteet ovat nykyisinkin samalla yrityksellä ja liittyvät autokierrollisesti yhteen, jolloin näiden kilpailuttaminen yhtenä kokonaisuutena luontevaa ja voi tuoda kustannussäästöjä. Pohdittavaksi tulee kuitenkin sopimusten hallintaan ja mahdollisiin sopimuskauden aikaisiin muutoksiin liittyvät kysymykset.

Toimivaltainen viranomainen voi kilpailuttaa joukkoliikennepalvelut joukkoliikennelain ja PSA:n mukaisesti käyttöoikeussopimuksella tai hankintalain mukaisesti ns. bruttomallilla. Vain toimivaltaisella viranomaisella on mahdollisuus käyttää käyttöoikeussopimukseen perustuvaa hankintaa. Kunnat voivat ostaa alueellaan henkilökuljetuksia ja täydentäviä joukkoliikenteen palveluja hankintalain mukaisesti. Kunnat voivat harkintansa mukaan myös osallistua toimivaltaisen viranomaisen järjestämän liikenteen hankkimiseen. Tällöin tehdään ennen liikenteen hankintaa yhteistoimintasopimus kunnan ja ELY-keskuksen välillä silloin, kun kunta ei kuulu kunnalliseen joukkoliikenteen seutuviranomaiseen.

## Etenemispolku 2015–2018

Kaikki suunnittelualueen ELY-keskuksen hallinnoimat käyttöoikeussopimukset päättyivät vuonna 2015. Suurin osa siirtymäajan liikennöintisopimuksista päättyi vuosina 2016 ja 2018. Näiden vuorojen osalta ei ole vielä tiedossa jatkuvatko liikenteet markkinaehtoisena vai tulevatko ne ELY-keskuksen ja kuntien järjestämisvastuulle. Tämä vuoksi on tärkeää, että kunnat ja ELY-keskus jatkavat nykyisiä sopimuksiaan mahdollisuuksien mukaan joko optioilla tai kilpailuttavat liikenteet lyhyillä sopimuksilla, jotta liikenne voidaan suunnitella vuosina 2016 ja/tai 2018 laajempina logistisina kokonaisuuksina.

Välitön yhteissuunnittelun tarve on Kauhavan kaupungin alueella, jossa on runsaasti kaupungin ostamaa liikennettä sekä ELY-keskuksen hallinnoimia joukkoliikenteen vuoroja.



Kuva 16. Sopimustyytit ja vuorojen päättymisajankohdat

Sopimuskohteet on kuvattu yksityiskohtaisesti seuraavassa kappaleessa "Sopimuskohteet". Sopimuskohteisiin ei ole tehty tässä vaiheessa aikataulu- tai reittimuutoksia, sillä aikojen kulussa erilaisten tarpeiden perusteella muotoutunutta linjastoa ei haluttu lähteä välivaiheessa, ilman laajaa tarvekartoitusta, hajottamaan. Reittimuutosten tarve ja mahdollisuudet esitetään tutkitavaksi kun liikenne voidaan siirtymäajan sopimusten päättyessä kilpailuttaa kokonaisuudessaan.

## Sopimuskohteet

**SIIRTYMÄ-500641:** Sopimus päättyy 31.5.2015. Sopimuksessa on yksi talviaikana ajettava, luokkaan 1 kuuluva, vuoro (M-P Ylihärmä 8.25 - Voltti klo 8.45). Vuoro on Kauhavan kaupungin sisäinen ja palvelee oppilaskuljetuksia. Mikäli vuoroa ei haeta nykyisen sopimuksen päättyessä reittiliikenneluvalle, esitetään se hankittavaksi Kauhavan kaupungin toimesta. Vuoroa liikennöi Härmän Liikenne, joka hoitaa Kauhavan kaupungin ostoliikennekohteita 2 (Alahärmä) ja 3 (Ylihärmä).

**SIIRTYMÄ-500630,** Sopimus päättyy 31.5.2015. Siirtymäajan sopimuksessa on nykyisin kolme ympäri vuoden ajettavaa vuoroa ja yksi koulupäivinä ajettava vuoro. Vuorot kuuluvat luokkaan 1 lukuun ottamatta klo 10.55 Voltista lähtevää vuoroa, joka kuuluu luokkaan 2.

Mikäli kyseisiä vuoroja ei haeta reittiliikenneluvalle, hankitaan ne kiireellisen aikataulun vuoksi ELY-keskuksen toimesta ensiksi vuoden sopimuksella. Mikäli liikenne järjestetään ELY-keskuksen toimesta jatkossakin, niin vuorojen matkustajaprofiili on syytä käydä läpi ja arvioida nousijamäärätietojen perusteella tarvittavat toimenpiteet ennen uutta kilpailutusta.

**KÄYTTÖ-559082,** Sopimus päättyy 1.6.2015. Sopimuksessa on kaksi koulupäivinä ajettavaa vuoroa (Evijärvi-Vitsjö-Kuoppa-Aho), jotka kuuluvat luokkaan 1. Vuorot hankitaan ELY-keskuksen ja Evijärven kunnan yhteishankintana toukokuun 2016 loppuun saakka. Kustannukset jaetaan tasan kunnan ja ELY-keskuksen kanssa.

**KÄYTTÖ-555920,** Sopimus päättyy 1.6.2015. Sopimuksessa on neljä ympärivuoden ajettava liityntäyhteysvuoroa Kauhavan rautatieasemalle (Evijärvi-Lappajärvi-Kauhava). Paluuvuorot Kauhavalta kuuluvat kannattavuusluokkaan 2 ja menovuorot luokkiin 3 B ja 4 B. Vuorot tarjoavat peruspalvelutasoiset asiointi- ja liityntäyhteydet Kauhavan ja Lappajärven sekä Evijärven välillä. Vuorot esitetään jatkettavan optiolla ja hankittavan ELY-keskuksen toimesta.

**KÄYTTÖ-561134,** Sopimus päättyy 1.6.2015. Sopimuksessa on neljä ympärivuoden ajettava liityntäyhteysvuoroa Seinäjoen ja Vimpelin välillä. Lauantaisin ajettava vuoro Vimpeli klo 11.35 Seinäjoki klo 13.10 kuuluu kannattavuusluokkaan 4 C ja muut vuorot luokkaan 4 B. Vuoroilla on erittäin vähän matkustajia, mutta ne tarjoavat peruspalvelutasoiset asiointi- ja liityntäyhteydet Seinäjoen ja Vimpeli välillä. Vuorot esitetään

Taulukko 2. Vuonna 2015 päättyvät Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen sopimusvuorot

SOPIMUS	Liikenteenharjoittaja	Reitti	Suunta	Vuoro	lähtö	tulo	kausi	alkoi	päättyy	LUOKKA
SIIRTYMÄ-500641	HÄRMÄN LIIKENNE OY	YLIHÄRMÄ - VOLTTI	Meno	M-P	825	845	TALVI	2.1.2013	20.2.2015	1
SIIRTYMÄ-500630	HÄRMÄN LIIKENNE OY	VOLTTI - SEINÄJOKI KS - TÖRNÄVÄ SR - SEINÄJOKI	Meno	M-P	520	705	AINA	1.1.2015	31.5.2015	1
SIIRTYMÄ-500630	HÄRMÄN LIIKENNE OY	SEINÄJOKI - TÖRNÄVÄ SR - SEINÄJOKI KS - VOLTTI	Meno	M-P	1500	1640	AINA	1.1.2015	31.5.2015	1
SIIRTYMÄ-500630	HÄRMÄN LIIKENNE OY	VOLTTI - SEINÄJOKI KS - TÖRNÄVÄ SR - SEINÄJOKI	Meno	M-P	1055	1300	AINA	1.1.2015	31.5.2015	2
SIIRTYMÄ-500630	HÄRMÄN LIIKENNE OY	SEINÄJOKI - LAPUA - ALAHÄRMÄ - VOLTTI	Meno	KOULP	1415	1615	KOULPV	1.1.2015	31.5.2015	1
KÄYTTÖ-561162	PEURAN LIIKENNE KY	ALAJÄRVI - SEINÄJOKI	Meno	M-P	1415	1605	TALVI	1.7.2014	31.5.2015	3A
KÄYTTÖ-561162	PEURAN LIIKENNE KY	SEINÄJOKI - ALAJÄRVI	Meno	M-P	1840	1950	AINA	1.7.2014	31.5.2015	4C
KÄYTTÖ-561152	PEURAN LIIKENNE KY	SEINÄJOKI - VIRRAT	Meno	KOULP	700	1005	KOULPV	1.7.2014	31.5.2015	4C
KÄYTTÖ-561152	PEURAN LIIKENNE KY	VIRRAT - SEINÄJOKI	Meno	KOULP	1330	1630	KOULPV	1.7.2014	31.5.2015	4B
KÄYTTÖ-561140	PEURAN LIIKENNE KY	SEINÄJOKI - LAPUA - LAKALUOMA - KUORTANE	Meno	M-P	1105	1220	TALVI	1.7.2014	31.5.2015	4B
KÄYTTÖ-561140	PEURAN LIIKENNE KY	KUORTANE - LAPUA - SEINÄJOKI	Meno	M-P	1255	1435	TALVI	1.7.2014	31.5.2015	4B
KÄYTTÖ-561140	PEURAN LIIKENNE KY	SEINÄJOKI - ALAJÄRVI	Meno	M-P	1615	1740	TALVI	1.7.2014	31.5.2015	4B
KÄYTTÖ-561140	PEURAN LIIKENNE KY	SEINÄJOKI - KUORTANE	Paluu	M-P	740	850	TALVI	1.7.2014	31.5.2015	4C
KÄYTTÖ-561140	PEURAN LIIKENNE KY	SEINÄJOKI - ALANURMO - LAPUA - KUORTANE	Paluu	M-P	855	1010	TALVI	1.7.2014	31.5.2015	4B
KÄYTTÖ-561140	PEURAN LIIKENNE KY	LAPUA-KUORTANE	Meno	KOULP	1405	1450	KOULPV	1.7.2014	31.5.2015	3B
KÄYTTÖ-561134	PEURAN LIIKENNE KY	SEINÄJOKI - VIMPELI	Meno	SS	1640	1820	AINA	1.7.2014	31.5.2015	4B
KÄYTTÖ-561134	PEURAN LIIKENNE KY	SEINÄJOKI - RÄYRINKI	Meno	L	1405	1610	AINA	1.7.2014	1.6.2015	4B
KÄYTTÖ-561134	PEURAN LIIKENNE KY	VIMPELI - SEINÄJOKI	Meno	SS	1425	1600	AINA	1.7.2014	1.6.2015	4B
KÄYTTÖ-561134	PEURAN LIIKENNE KY	VIMPELI - SEINÄJOKI	Meno	L	1135	1310	AINA	1.7.2014	1.6.2015	4C
KÄYTTÖ-561131	PEURAN LIIKENNE KY	SEINÄJOKI - LAPUA - KUORTANE	Meno	M-P	910	1020	TALVI	1.7.2014	31.5.2015	4B
KÄYTTÖ-561131	PEURAN LIIKENNE KY	KUORTANE - LAPUA - SEINÄJOKI	Meno	M-P	1100	1210	TALVI	1.7.2014	31.5.2015	4C
KÄYTTÖ-561131	PEURAN LIIKENNE KY	LAPUA-HÄRMÄN SAIRAALA	Meno	KOULP	1615	1655	KOULPV	1.7.2014	31.5.2015	4B
KÄYTTÖ-561131	PEURAN LIIKENNE KY	HÄRMÄN SAIRAALA - LAPUA	Meno	M-P	1515	1555	TALVI	1.7.2014	31.5.2015	4B
KÄYTTÖ-555937	PEURAN LIIKENNE KY	ALAJÄRVI-VAASA-ALAJÄRVI	Paluu	M-P	1330	1605	TALVI	1.7.2014	31.5.2015	3A
KÄYTTÖ-555937	PEURAN LIIKENNE KY	ALAJÄRVI-VAASA-ALAJÄRVI	Meno	M-P	635	940	TALVI	1.7.2014	31.5.2015	3A
KÄYTTÖ-559082	PAHKAKANKAAN LIIKENNE	EVIJÄRVI-VITSJÖ-KUOPPA-AHO	Meno	KOULP	715	825	KOULPV	1.7.2014	1.6.2015	1
KÄYTTÖ-559082	PAHKAKANKAAN LIIKENNE	KUOPPA-AHO-VITSJÖ-KUOPPA-AHO	Meno	KOULP	1445	1555	KOULPV	1.7.2014	1.6.2015	1
KÄYTTÖ-555665	PAHKAKANKAAN LIIKENNE	KAUHAVA-VIMPELI-EVIJÄRVI	Paluu	KOULP	1525	1710	KOULPV	1.7.2014	1.6.2015	3A
KÄYTTÖ-555665	PAHKAKANKAAN LIIKENNE	KAUHAVA-VIMPELI	Meno	M-P	1110	1240	AINA	1.7.2014	1.6.2015	2
KÄYTTÖ-555942	KAUHAVAN LIIKENNE OY	KAUHAVA - LAPUA	Meno	KOULP	845	905	KOULPV	1.7.2014	31.5.2015	4C
KÄYTTÖ-555942	KAUHAVAN LIIKENNE OY	KAUHAVA - SEINÄJOKI	Meno	M-P	1410	1535	AINA	1.7.2014	31.5.2015	3B
KÄYTTÖ-555942	KAUHAVAN LIIKENNE OY	SEINÄJOKI - KAUHAVA - ALAHÄRMÄ	Meno	M-P	1555	1725	AINA	1.7.2014	31.5.2015	4C
KÄYTTÖ-555942	KAUHAVAN LIIKENNE OY	LAPUA - HIRVIJOKI - KAUHAVA	Meno	M-P	910	950	AINA	1.7.2014	31.5.2015	4C
KÄYTTÖ-555942	KAUHAVAN LIIKENNE OY	KAUHAVA - KAUHAVA	Meno	KOULP	705	755	KOULPV	1.7.2014	1.6.2015	3B
KÄYTTÖ-555942	KAUHAVAN LIIKENNE OY	ALAHÄRMÄ-KAUHAVA	Meno	M-P	1730	1800	AINA	1.7.2014	1.6.2015	4C
KÄYTTÖ-555942	KAUHAVAN LIIKENNE OY	LAPPAJÄRVI - KAUHAVA	Meno	M-P	745	840	TALVI	1.7.2014	1.6.2015	4C
KÄYTTÖ-555942	KAUHAVAN LIIKENNE OY	LAPPAJÄRVI - KAUHAVA	Paluu	M-P	705	745	TALVI	1.7.2014	1.6.2015	4C
KÄYTTÖ-555920	KAUHAVAN LIIKENNE OY	EVIJÄRVI - LAPPAJÄRVI - KAUHAVA	Meno	SS	1120	1220	AINA	1.7.2014	1.6.2015	4B
KÄYTTÖ-555920	KAUHAVAN LIIKENNE OY	EVIJÄRVI - LAPPAJÄRVI - KAUHAVA	Meno	PSS	1740	1835	AINA	1.7.2014	1.6.2015	3B
KÄYTTÖ-555920	KAUHAVAN LIIKENNE OY	EVIJÄRVI - LAPPAJÄRVI - KAUHAVA	Paluu	SS	1415	1515	AINA	1.7.2014	1.6.2015	2
KÄYTTÖ-555920	KAUHAVAN LIIKENNE OY	EVIJÄRVI - LAPPAJÄRVI - KAUHAVA	Paluu	PSS	2015	2110	AINA	1.7.2014	1.6.2015	2

jatkettavan optiolla ja hankittavan ELY-keskuksen toimesta. Seuraavan kilpailutuksen yhteydessä vuorojen matkustajaprofiili on syytä käydä läpi ja arvioida nousijamäärätietojen perusteella tarvittavat toimenpiteet ennen uutta kilpailutusta.

**KÄYTTÖ-555937,** Sopimus päättyy 31.5.2015. Sopimuksessa on kaksi talviarkisin ajettavaa vuoroa Alajärven ja Vaasan välillä. Molemmat vuorot kuuluvat kannattavuusluokkaan 3 A. Vuorot palvelevat opiskelijoiden ja työmatkustajien tarpeita yhteysvälin kunnissa. Vuorot esitetään hankittavan ELY-keskuksen toimesta.

**KÄYTTÖ-561140,** Sopimus päättyy 31.5.2015. Sopimuksessa on 6 vuoroa, jotka kuuluvat kannattavuusluokkiin 3B, 4B ja 4C. Näiden lisäksi samaan liikennöintisopimukseen kuuluu neljä suunnittelualueen ulkopuolella liikennöivää vuoroa Seinäjoen ja Kuortaneen urheilupuiston välillä. Liikenteet on tarkasteltu vuonna 2013 laaditussa Kuusiokuntien joukkoliikennesuunnitelmassa ja kilpailutettu suunnitelman mukaisesti keväällä 2014. Kokonaisuus esitetään jatkettavaksi optiolla

**KÄYTTÖ-561162,** Sopimus päättyy 31.5.2015. Sopimuksessa on 2 vuoroa, jotka kuuluvat kannattavuusluokkiin 3A ja 4C. Vuorot tarjoavat peruspalvelutasoiset asiointi- ja liittytäyhteydet Seinäjoen ja Alajärven välillä. Vuorot esitetään jatkettavan optiolla vähintään vuoteen 2016 saakka.

**KÄYTTÖ-561152** Sopimus päättyy 31.5.2015. Sopimuksessa on 2 vuoroa, jotka kuuluvat kannattavuusluokkiin 4B ja 4C. Vuoroilla on erittäin vähän matkustajia, mutta koska ne toimivat peruspalvelutasoisina asiointi- ja liittytäyhteyksinä Virroilta Seinäjoelle, esitetään ne jatkettavaksi optiolla vähintään vuoteen 2016 saakka.

**KÄYTTÖ-561131** Sopimus päättyy 31.5.2015. Sopimuksessa on 4 vuoroa, jotka kuuluvat kannattavuusluokkiin 4B ja 4C. Vuorot palvelevat Härmän sairaalan työmatkaliikennettä sekä Lapua-Kuortane ja Lapua-Seinäjoki yhteysvälin asiointi- ja opiskeluliikennettä. käyttäjämäärät ovat kuitenkin vähäisiä.

**KÄYTTÖ-555665,** Sopimus päättyy 1.6.2015. Sopimuksessa on kaksi vuoroa, jotka kuuluvat luokkiin 2 ja 3A. Vuoro esitetään jatkettavaksi optiolla ainakin vuoteen 2016 saakka.

**KÄYTTÖ-555942,** Sopimus päättyy 31.5.2015. Sopimuksessa on kahdeksan vuoroa,

jotka kuuluvat luokkiin 3B ja 4C. Kaksi sopimuksen mukaista vuoroa on Kauhavan kunnan sisäisiä kuljetuksia. Muutoin vuorot palvelevat Kauhavalta Lappajärvelle ja Lapualle/Seinäjoelle suuntautuvia matkoja. Vuorot palvelevat työ-, opiskelu- ja asiointimatkoja.

# Palveluliikenteen kehittäminen

## Yleistä

Suunnitelman yhteydessä on selvitetty Kuntayhtymä Kaksineuvoisen palveluliikenteeseen liittyvät kehittämistarpeet. Nykyisen palveluliikenteen toimintaperiaatteet, kustannukset ja käyttäjämäärät on esitetty kappaleessa Kuntayhtymä Kaksineuvoinen.

Palveluliikenne on nykyisellä toimintaperiaatteella tehoton, eikä se palvele asiakkaita parhaalla mahdollisella tavalla. Nykyinen kahdella pikkubussilla ajettava palveluliikenne päättyy sopimusten mukaan toukokuussa 2015, mutta sopimusta on mahdollista jatkaa optiolla vuoteen 2016 saakka.

Nykyisen palveluliikennesopimuksen jatkaminen optiovuodella vuoteen 2016 nähdään tärkeäksi, jotta toiminnan jatkuvuus voidaan turvata ja palveluliikenteeseen ehditään laatia uusi ja tehokkaampi toimintamalli. Palveluliikenteen vaihtoehtoisia järjestämistapoja on kuvattu seuraavassa kappaleessa.

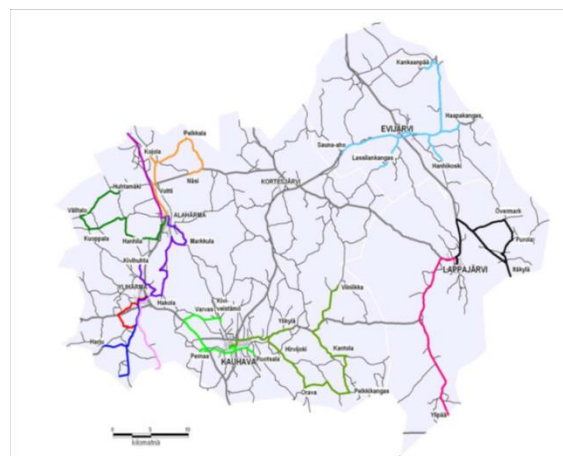
Palveluliikenne mahdollistaa kotona asuville vanhuksille itsenäisen liikkumisen ja omien asioiden hoidon, mikä puolestaan on virkeyden ja omatoimisuuden kannalta tärkeää. Kutsujoukkoliikenteen avulla saadaan tuotettua varmempia ja esteettömmämpiä kuljetuspalveluja sekä mahdollisesti palvelutasoa nostavia kehittyneempiä saattajapalveluja.

Palveluliikenteen yhteiskunnalliseksi hyödyksi katsotaan liikennepalvelujen paronemisen lisäksi se, että palveluliikenteen käyttö pitkällä aikavälillä vähentää esimerkiksi kotipalvelun asiointiavun tarvetta sekä ehkäisee sairaala- ja laitoshoidon tarvetta. Yksi ympärivuorokautiseen asumispalveluun laitospaikka maksaa noin 130 euroa/päivä eli noin 45 000 euroa vuodessa.

## Palveluliikenteen järjestämisen vaihtoehdot

Tässä suunnitelmassa palveluliikenteestä tehdään kaksi periaatteellisella tasolla esitettyä järjestämistapavaihtoehtoa VE1 ja VE 2 ja molemmille kaksi alavaihtoehtoa a ja b. Päävaihtoehdoissa VE1 ja VE2 erona on käytettävän kaluston määrä sekä palvelualueen laajuus. Vaihtoehdossa 1 suunnittelualueella toimii yksi palveluliikenneauto ja vaihtoehdossa 2 alueella toimii kaksi palveluliikenneautoa. Vaihtoehdon valinnan jälkeen voidaan käynnistää tarkempi suunnittelutyö syksyllä 2015.

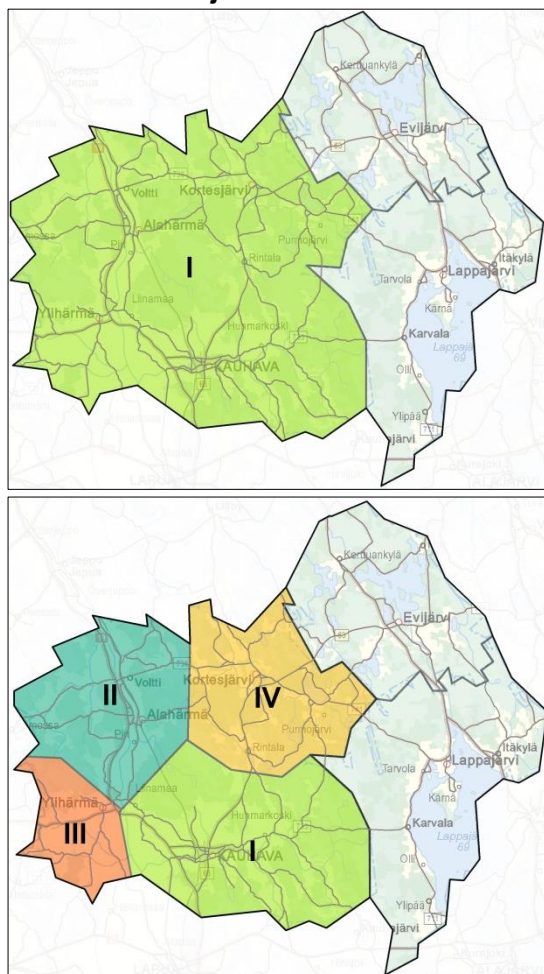
Palveluliikenteen käynnistyessä vuonna 2011 Kaksineuvoisen alueella kaikki sosiaalihuoltolain mukaiset kuljetuspalvelut päättyivät ja samalla myös asiointiliikenteen reitit lakkautettiin (kuva).



Kuva 17. Alahärmän, Kauhavan, Ylihärmän, Evijärven ja Lappajärven asiointiliikenteen reitit ennen palveluliikenteen käynnistymistä.



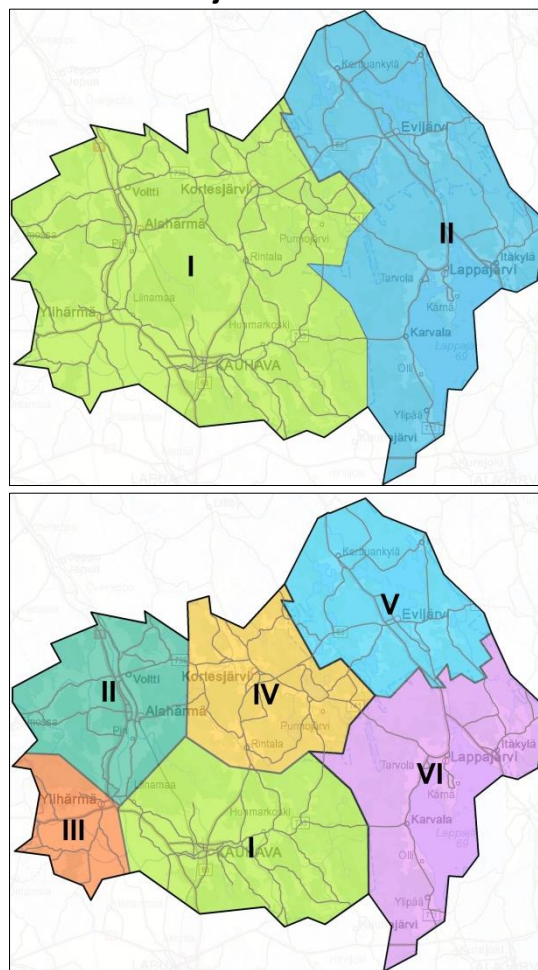
## Vaihtoehdot 1 a ja b



Vaihtoehdoissa 1 esityksenä on, että palveluliikenne toimisi yhdellä pikkubussilla ympäri vuoden arkipäivisin noin klo 7.30-15.30 pelkästään Kauhavan kaupungin alueella. Evijärven ja Lappajärven kunnat järjestäisivät tarvittavat asiointiliikenteen palvelut itsenäisesti erillisen kilpailun perusteella. Vähäisen asiakasmäärän vuoksi Matinrannan ja Lappajärven toimintakeskuksen kuljetuksia ei hoidettaisi enää palveluliikenteellä vaan ne järjestettäisiin erikseen. Toimintakeskus-kuljetusten sijaan autot ohjattaisiin hoitamaan koulukuljetuksia (n. 7:30–9 ja 13–15) ja näin autot saataisiin huomattavasti nykyistä tehokkaampaan käyttöön. Lisäksi tällä saavutettaisiin säästöjä koulukuljetusten järjestämisessä. Varsinainen avoin palveluaika säilyisi nykyisellään.

Vaihtoehdon 1 a ja b erona on Kauhavan kaupungin alueen jakaminen alueisiin. Vaihtoehdossa a Kauhavan kaupungin alue hoidetaan yhdellä palveluliikenneautolla nykyistä vastaavalla tavalla. Vaihtoehdossa b Kauhavan kaupungin alue on jaettu kolmeen tai neljään osaluueeseen, joita hoidetaan eri viikonpäivinä.

## Vaihtoehdot 2 a ja b



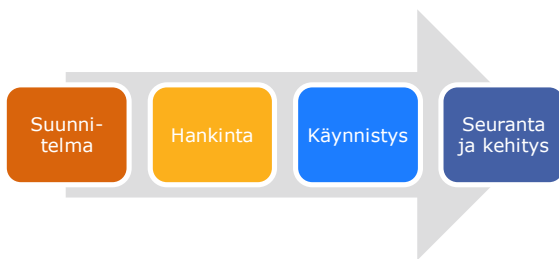
Vaihtoehdoissa 2 esityksenä on, että palveluliikenne toimisi kahdella pikkubussilla ympäri vuoden arkipäivisin noin klo 7:30–15:30. Palveluliikenteen roolia muutettaisiin kuitenkin siten, että kuntakeskusten välisistä yhteyksistä luovuttaisiin ja autot keskittyisivät palvelemaan tiettyjä ennalta määritettyjä alueita (Kauhava, Evijärvi/Lappajärvi). Kauhavan kaupungin palveluliikenne hoidettaisiin joko nykyistä vastaavalla tavalla (vaihtoehto a) tai osa-alueisiin jaettuna (vaihtoehto b). Evijärven ja Lappajärven osalta palveluliikennettä voitaisiin hoitaa joko kokoalueella (vaihtoehto a) tai vuoropäivinä (vaihtoehto b).

Toimintakeskuksen kuljetukset hoidettaisiin samalla periaatteella kuin vaihtoehdossa 1. Palveluliikenteen roolia muutettaisiin kaikilla alueilla siten että se hoitaisi jatkossa aamuisin ja iltapäivisin koulukuljetuksia. Kohteina voisi olla esimerkiksi Evijärvellä Särkikylän koulu tai Lappajärvellä Länsirannan tai Yhteiskoulun nykyisiä taksikuljetuksia. Kauhavan osalta vaihtoehtoja on useita.

## Eteneminen

Palveluliikenteen kehittämissuunnitelmaa ei ehditä tehdä niin, että liikenne ehdittäisiin kilpailuttaa ja käynnistää ennen nykyisen sopimuskauden päättymistä. Mikäli liikenne lakkautetaan, on sitä myöhemmin todella vaikea käynnistää uudelleen. Tässä vaiheessa onkin järkevä jatkaa sopimusta optiolla. Välittömänä kehittämistoimenpiteenä esitetään, että VPL-asiakkaille myönnettäisiin maksuton palveluliikenteen käyttö tai siitä perittäisiin vain nimellinen korvaus. Tämä on mahdollista nykyisen sopimuksen puitteissa, mutta edellyttää asiasta sopimista liikenteenharjoittajan kanssa.

Kaksineuvoisen palveluliikenteen kehittämiseksi edetään askelittain. Oheisessa kuvassa on esitetty palveluliikenteen kehittämisen etenemispolku. Jotta liikenne ehditään kilpailuttamaan ajoissa, on tarkemman suunnittelutyön käynnistytävä viimeistään syksyllä 2015.



## Joukkoliikennesuunnittelun organisointi alueella

Joukkoliikennesuunnittelun organisoinnilla on hyvin suuri merkitys siihen, kuinka kunnan henkilökuljetukset saadaan järjestettyä kustannustehokkaasti toimivaksi kokonaisuudeksi. Kuntatasolla käytännöt joukkoliikennesuunnittelussa sekä henkilökuljetusten organisoinnissa vaihtelevat paljon.

Jokaisessa suunnittelualueen kunnassa toimii joukkoliikenneyhdyshenkilö, joka on nimetty yhteydenpidon ja kommunikoinnin helpottamiseksi. Muun muassa Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus hoitaa yhteydenotot ja tiedottamisen kuntiin joukkoliikenneyhdyshenkilöiden kautta. On luontevaa, että joukkoliikenneyhdyshenkilönä toimii kunnan kuljetusvastaava. Kaikissa kunnis-

sa ei kuitenkaan selkeästi löydy kuljetusten vastuhenkilöä, joten joukkoliikenneyhdyshenkilöinä toimivien henkilöiden varsinaiset tehtävät ja toimenkuvat vaihtelevat hyvin paljon. Osa joukkoliikenneyhdyshenkilöistä on mukana konkreettisesti kuljetusten suunnittelussa sekä toteutuksessa, mutta jotkut toimivat enemmänkin yhteyshenkilönä ja tiedonvälittäjinä.

Tiedonhallinnan merkitys korostuu, kun siirrytään kuntatasolta alueelliseen suunnitteluun. Koska kuntatasolla yleisesti jokainen hallintokunta vastaa omista kuljetuksistaan, voivat myös kuljetusten tiedot olla hajallaan. Kunnasta ei välttämättä löydy henkilöä, joka hallitsisi ja tuntisi eri hallintokuntien kuljetukset. Tilanne vaihtelee merkittävästi kunnittain.

Kokonaisvaltainen joukkoliikennesuunnittelu sekä alueellinen kuljetusten hankintaprosessi ovat laajoja kokonaisuuksia, jotka asettavat suuria haasteita sekä kunnille että ELY-keskukselle. Tällä hetkellä suurimpia ongelmia on resurssipuutteista johtuva vähäinen panostus kuljetusten hankinnan kehittämiseen. Kuntien joukkoliikenneyhdyshenkilöt sekä kuljetusvastaavat hoitavat yleensä tehtävänsä varsinaisen toimenkuvansa rinnalla. Tällöin tarvittavan asiantuntemuksen saavuttaminen on hankalaa, eivätkä kuljetusten suunnittelu ja hankintaosaaminen pääse kehittymään. Riittävän asiantuntemuksen saavuttaminen on tärkeää, jotta välttyttäisiin kalliilta virhehankinnoilta ja kuljetukset saataisiin järjestettyä tehokkaasti uudistuneen lainsäädännön mukaisesti.

## Seutulogistikko tai joukkoliikenteen toimijamalli kuljetusten suunnittelun tueksi

### Seutulogistikko

Suunnittelualueella joukkoliikenneasioita ja henkilökuljetuksia on hoidettu kunnittain kunnan viranhaltijoiden toimesta muiden tehtävien ohella. Siivistystoimen ja sosiaalityön kuljetuskustannukset kasvavat vuosittain ja muodostavat yhä merkittävemmän osan hallintokuntien budjetista. Kuljetusjärjestelmää tulisikin jatkossa pystyä tehostamaan. Uusien liikennemuotojen ja lainsäädännön kehittyessä ei kuntien viranhaltijoiden resurssit välttämättä riitä tehtävien hoitamiseen.

parhaalla mahdollisella tavalla, kun tehtäviä joudutaan hoitamaan muiden töiden ohessa.

Yksi keino kuljetusten tehostamiseen voisi olla seudullisen henkilöliikennelogistikon palkkaaminen. Henkilökuljetusten yhdistelyssä on nykyisin tehostamisen varaa, kun huomioidaan eri hallintokuntien ja kuntien kuljetukset. Mahdollinen seudullisen henkilöliikennelogistikon palkkaaminen ei poista tarvetta kuntien kuljetusvastaavien tai kuljetustyöryhmien toiminnalle, mutta henkilöliikennelogistikko pystyisi ottamaan roolia myös kuntatyössä.

Liikenteen ja kuljetusten hallinnointiin liittyy monenlaisia tehtäviä kuten kuljetuspalvelujen suunnittelua, kuljetuspalvelujen ostoa ja hallinnointia, eri tehojen väliseen yhteistoimintaan osallistumista, yhteydenpitoa bussi- ja taksirytyttäjiin sekä lausuntojen antamista. Kuljetusten järjestelyssä on vuosittain toistuvia vaiheita. Päivittäiset ja viikoittaiset tehtävät ovat käytännön asioiden hoitamista ja tapahtumiin reagoimista. Kuljetuspalvelujen seuranta rajoittuu yleensä laskujen tarkistamiseen. Tiedottamiseen ja liikennepalvelujen jatkokehittämiseen ei monissa kunnissa jää aikaa.

Kunnan koosta riippuen esimerkiksi koulu-toimenjohtaja voi käytännössä vastata lähes koko kuljetusjärjestelmän suunnittelusta ja hankinnosta. Toisaalla järjestely voi olla jakautunut koulu-toimen sihteereille ja edelleen kouluille, rehtoreille ja/tai koulusihteereille. Pienessä kunnassa kuljetusasioita voi hoitaa esimerkiksi neljä-viisi henkilöä sosiaali- ja koulutoimi mukaan lukien.

Ostettujen kuljetusten hallinnointi (esimerkiksi laskujen hyväksyminen), seutulippuasiat sekä muun muassa yleiset joukkoliikenteeseen liittyvät tehtävät jakautuvat aika tasaisesti koko vuodelle. Sivistystoimessa ruuhkahuiput ovat keväällä (uudet linjat-autoreitit/taksireitit ja aikataulut) ja alkusyksyllä. Käytännössä järjestelmä pitää vuosittain suunnitella uudestaan/muokata sopimaan seuraavalle vuodelle. Kuljetuksiin liittyviä talousarvioita tehdään syksyllä. Lisäksi erilaiset suunnitelmat ja projektit saattavat hetkellisesti työllistää paljonkin. Useilta suunnittelualueilta saatujen kokemusten perusteella joukkoliikenneasioihin käytettävä aika voi vastuualueesta riippuen vaihdella peruskunnissa vuositasolla alle viikon työpanoksesta 50 työpäivään. Monilla henkilöillä on keskimääräisen työmäärän lisäksi vielä projektiluontoisia töitä, jotka hetkellisesti voivat viedä

suurenkin työpanoksen. Tällaisia tehtäviä ovat muun muassa uusien liikenteiden käynnistäminen tai erilaisien suunnitelmien kunnassa käsittelemiseen kuluva aika.

Kaikkia kuntien henkilökuljetuksiin liittyviä tehtäviä ei voida eikä ole järkevää yrittää siirtää seudun henkilöliikennelogistikon tehtäviksi, vaan osa kuljetusten käytännön hoitoon liittyvistä tehtävistä pysyy edelleen kuntakohtaisina. Seudun henkilöliikennelogistikon työn painopiste voisi olla seuraavien tehtävien hoitamisessa:

- kuntien kuljetusten suunnittelussa ja hankinnassa avustaminen,
- kuljetuspalvelujen seudullinen kehittäminen,
- kuljetusten yhteensovittaminen,
- kuljetuspalvelujen seuranta ja seurannan kehittäminen
- markkinoinnin ja tiedottamisen kehittäminen,
- kehitysprojekteihin osallistuminen,
- opastus ja neuvonta sekä ajankohtaisen tiedon välitys kuntiin,
- joukkoliikenteen osaamisen kehittäminen seudulla,
- yhteydenpito liikenneoperaattoreihin ja muiden toimijoiden välillä.

Henkilöliikennelogistikon palkkakustannuksiksi voidaan arvioida noin 60 000 euroa/vuosi. Ensimmäisessä vaiheessa henkilöliikennelogistikko voitaisiin palkata kolmen vuoden määräaikaisella sopimuksella. Muutamilla kaupunkiseuduilla on henkilöliikennelogistikon määräaikaiseen palkkaamiseen saatu noin 50 prosentin valtionapu. Jos valtionapu palkkaamiseen myönnetään ja sen suuruus on 50 prosenttia palkkakuluista, kuntien maksettavaksi kolmen ensimmäisen vuoden aikana noin 30 000 euroa/vuosi. Jakopuusteena kuntien välillä voi aluksi olla esimerkiksi asukasluku.

### **Joukkoliikennetoimija**

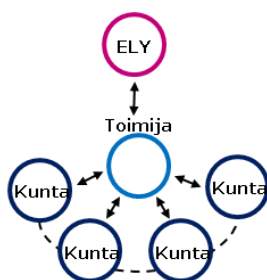
Alueellisten joukkoliikennetyöryhmien perustaminen on ollut alku kuntien sekä ELY-keskuksen yhteistyön tiivistämiseksi. Työryhmät toimivat hyvänä informaatioväylänä. Kuntatasolla esiintyy kuitenkin erilaisia ongelmia liittyen joukkoliikenteen ja kuljetusten suunnitteluun, organisointiin sekä hankintaan, joten näiden osa-alueiden ke-

hittämiseen on panostettava. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen toimivalta-alue on laaja ja alueen joukkoliikenne työryhmien määrä sen verran suuri, etteivät ELY-keskuksen resurssit tule riittämään tarvittavaan kuntakohtaiseen opastukseen ja alueellisen hankintaprosessin kehittämiseen.

Yksi mahdollisuus edellä mainittujen ongelmajoukkoalueiden kehittämiseen olisi liikenneturvallisuu-  
suustyöstä tuttu toimijamalli. Liikenneturvallisuu-  
den toimijahankkeita toteutetaan alueellisesti. Toiminnassa ovat mukana hankkeeseen sitoutuneet kunnat tietyltä alueelta sekä alueella toimiva ELY-keskus. Lisäksi toiminnan yhteistyökumppaneina ovat muun muassa Liikenneturva ja poliisi. Asiantuntijana työskentelevän liikenneturvallisuu-  
stoimijan tehtävänä on aktivoida ja tukea kuntien liikenneturvallisuu-  
suustyötä sekä eri tahojen välisen yhteistyön lisäämistä. Liikenneturvallisuu-  
stoimija on siis henkilöresurssi, joka muun muassa tukee sovitun alueen kuntien muodostaman liikenneturvallisuu-  
sryhmän toimintaa.

Toimijamalli on liikenneturvallisuu-  
suustyössä jo laajasti käytössä ja sitä voitaisiin soveltaen hyödyntää myös alueellisen joukkoliikennesuunnittelun kehittämiseksi. Joukkoliikennesuunnittelun yhteydessä toimijamallin tavoitteena olisi lisätä kuntien tietoisuutta joukkoliikenteestä, henkilökuljetuksista sekä hankinnoista ja näin helpottaa ELY-keskuksen työmäärää sekä turvata kunnille riittävä informaatio kohtuullisilla resursseilla.

Toimijamalli olisikin hyvä vaihtoehto alueellisten joukkoliikennetyöryhmien toiminnan tueksi. Yksi toimijamallin vahvuuksista on sen helppo muunneltavuus, sillä joukkoliikennetoimijan tehtävät sekä rooli voidaan määritellä eri alueiden tarpeiden mukaan. Lisäksi mallin tavoitteena on, että asiantuntijana toimiva henkilö sitoutuu tehtäväänsä vuodeksi tai useammaksi kerrallaan, jotta toiminnan säännöllisyys ja jatkuvuus saadaan turvattua. Joukkoliikennetoimijamalli tarjoaisi siis monipuolisesti tukea joukkoliikenneosaamisen kehittämiseen sekä alueellisesti että kuntakohtaisesti.



Alueellisen toiminnan ansiosta kustannukset tulisivat jakaantumaan useammalle kunnalle, joten toiminnan ylläpito olisi mahdollista kohtuullisen vähäisillä

resursseilla. Joukkoliikennetoimija olisi kustannuksiltaan seutulogistikkoa keveämpi ja halvempi ratkaisu. Toimijamallin kustannukset ovat karkeasti noin 20 t€ euroa vuodessa tehtävänkuvasta riippuen.

## Sosiaali- ja terveydenhuollon lainsäädännön muutokset

Sosiaali- ja terveysministeriö jatkaa sosiaali- ja terveydenhuollon uudistuksen valmistelua. Uudistuksella on tarkoitus koota nykyisin usealle eri kunnalliselle organisaatiolle kuuluvien palvelujen kattava järjestämisvastuu viidelle sosiaali- ja terveysalueelle. Jokainen kunta kuuluu yhteen sosiaali- ja terveysalueeseen. Sosiaali- ja terveyspalvelujen tuottamisesta vastuu on kuntayhtymällä. Uusi järjestämis- ja tuottamistapa merkinnee muutoksia myös sosiaalihuoltolain ja vammaisia koskevan lainsäädännön muukaisten kuljetusten järjestämiseen.

Vammaislainsäädännön uudistus käynnistyi kesällä 2013 ja uudistuksen tavoitteena on sovittaa yhteen nykyinen vammaispalvelulaki sekä kehitysvammalaki. Sosiaali- ja terveysministeriön asettaman työryhmän tehtävänä on muodostaa yhtenäinen vammais-palveluja koskeva erityislaki, joka tulee korvaamaan kaksi edellä mainittua lakia. Uudistuksen tavoitteena on, että yhtenäinen vammaispalveluja koskeva erityislaki koskee kaikkia vammaisryhmiä yhdenvertaisesti. Tavoitteena on että uusi laki tulisi voimaan vuonna 2017. Uudistuvassa vammaisia koskevassa laissa sädetään tuesta tilanteessa, jossa muut liikkumista tukevat palvelut eivät ole vammasta johtuvan toimintarajoitteen vuoksi riittäviä. Vammaisella henkilöllä olisi mahdollisuus saada liikkumiseen tukea, jos hän välttämättä tarvitsee erityistä tukea liikkumisessa ja hänellä on kohtuuttomia vaikeuksia käyttää julkisia joukkoliikennevälineitä. Vammaisten liikkuminen toteutettaisiin ensisijaisesti osana esteetöntä ja toimivaa julkista joukkoliikennettä. Jos esteetöntä joukkoliikennettä ei ole käytettävissä, voidaan vammaisten henkilöiden liikkuminen toteuttaa yksilöllisillä kuljetuspalveluilla, auton hankkimiseen liittyvällä tuella, saattajapalveluilla, henkilökohtaisella avulla ja muulla taloudellisella tuella liikkumiseen.



# Kustannusvaikutukset

## ELY-keskuksen hallinnoima liikenne

Suunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden kustannusvaikutukset ELY-keskuksen hallinnoimaan liikenteeseen ovat vähäiset. Lakkautettavia liikenteitä vuonna 2015 päättyvien käyttöoikeussopimusten osalta ei ole, vaan lähes kaikki liikenne jatketaan optiolla.

ELY-keskus hankkii uutena käyttöoikeussopimuksena Voltin ja Seinäjoen välisen liikenteen, mikäli sitä ei haeta reittiliikenneluvulle. Nykyisen sopimuksen vuorot kuuluvat tällä hetkellä kannattavuusluokkiin 1 ja 2 eli on oletettavaa, että hankinnasta ei aiheudu ELY-keskukselle kovin suuria kustannuksia. Alajärven ja Vaasan väliseen liikenteeseen ei käytetä optiota nykyisen liikenteenharjoittajan pyynnöstä vaan se kilpailutetaan uudelleen. Todennäköisesti liikenteen hankintahinta tulee nousemaan jonkin verran.

## Kuntien ostoliikenne

Kuntien ostoliikennesopimukset päättyvät eri aikoina. Osaa liikenteistä on mahdollista jatkaa optiovuodella ja ensi kesän sekä tulevan talven liikenteet kunnat ovat jo kilpailuttaneet. ELY-keskus jatkaa vuonna 2015 päättyviä käyttöoikeussopimuksiaan optioilla, joten näiltä osin kunnille ei aiheudu lisäkustannuksia. Lisäksi ELY-keskus hankkii käyttöoikeussopimuksella Voltin ja Seinäjoen välisen liikenteen, mikäli sitä ei haeta reittiliikenneluvulle.

On hyvin todennäköistä, että ELY-keskus ei jatkossa pysty hankkimaan kaikkia nykyisiä kuntakeskusten välisiä ja kuntien sisäisiä liikenteitä. Ostoliikennemäärärahoitus on vuosi vuodelta vähentynyt ja toisaalta kuljetusten tuotantokustannukset ovat kasvaneet vuosittain. Näin liikenteen hankkimiseen käytettävissä oleva rahoitus on vähentynyt suhteellisesti ostoliikennemäärärahojen leikkausta enemmän. Kuntien kuljetuskustannukset tulevat kasvamaan, mikäli ELY-keskuksen mahdollisesti hankkimatta jääneet vuorot palvelevat koululaiskuljetuksia tai asiointia ja ne ovat kuntien kannalta tarpeellisia säilyttää.

Toisaalta kuljetuskustannusten kasvua voidaan pyrkiä hillitsemään hankkimalla liikenteitä ELY:n ja kunnan yhteishankintana, jolloin kilpailukohteista voidaan rakentaa houkuttelevia kokonaisuuksia yksittäisten kilpailutettavien vuorojen sijaan. Vuosina 2016–2018 päättyy huomattava määrä nykyisiä siirtymäajan liikennöintisopimuksia ja yhteishankinnoille on tulevaisuudessa hyvin todennäköisesti mahdollisuuksia.

Kuntien ostoliikenteet sekä ELY-keskuksen hallinnoimat käyttöoikeussopimukset voivat olla autokierrollisesti yhteydessä siirtymäajan sopimusvuoroihin. Näin ollen, kun viimeisetkin siirtymäajan liikennöintisopimukset päättyvät vuonna 2018, avautuu mahdollisuus liikenteiden kokonaisvaltaiseen suunnitteluun ja kuljetuskustannusten kasvua voidaan hillitä nykyistä selvästi laajempien kokonaisuuksien kilpailuttamisella Elyn ja kuntien yhteistyönä.

## VPL kuljetukset

Vammaispalvelulain mukaiset kuljetuskustannukset ovat nousseet suunnittelualueella kymmenessä vuodessa (2004–2013) noin 0,27 milj. eurosta/vuosi yli 1,1 milj. euroon vuodessa. Samassa ajassa VPL asiakkaiden määrä on lisääntynyt vajaasta 200 henkilöstä reilusti yli 500 henkilöön. Sosiaali- ja terveydenhuollon lainsäädännön muutokset voivat tulevaisuudessa mahdollistaa vammaisten liikkumisen toteuttamisen ensisijaisesti osana esteetöntä joukkoliikennettä. Mikäli tulevaisuudessa VPL asiakkaita olisi mahdollista ohjata esteettömän joukkoliikenteen (palveluliikenne) käyttäjiksi, olisi sillä vaikutuksia kuntien kuljetuskustannuksiin. VPL-kuljetusten ohjaaminen palveluliikenteeseen voitaneen tulevaisuudessa hoitaa esimerkiksi matkapalvelukeskuksen avulla. Lähin matkapalvelukeskus sijaitsee nykyisin Seinäjoella, jossa kaupungin VPL-asiakkaita on jo jonkin aikaa pyritty ohjaamaan palveluliikenteeseen. Suunnittelualueella ratkaisuja voidaan tehdä Seinäjoelta saatujen kokemusten pohjalta.

## Palveluliikenne

Palveluliikenteen kustannukset riippuvat täysin siitä, millaisella toimintamallilla toimintaa jatketaan. Jos palveluliikenteessä on käytössä kaksi

autoa ja viikkotuntimäärä sekä ajokilometrit pysyvät nykyisenkaltaisina ei kustannusten kasvua juurikaan tapahdu. Kuljetuskustannusten kannalta ratkaisevaa on se, pystytäänkö palveluliikenteen toimintaa tehostamaan kytkemällä siihen mukaan esimerkiksi koulukuljetuksia, jolloin kustannussäästöjä syntyy niiltä osin, kun oppilaskuljetuksia pystytään palveluliikenteellä hoitamaan.

Mikäli palveluliikenteessä siirrytään esimerkiksi yhden auton malliin tulevat kustannukset luonnollisesti vähenemään jonkin verran. Tällöin niiden kuntien, joiden alueella palveluliikenne ei liikennöi (Evijärvi, Lappajärvi), tulee kuitenkin jollain tavoin hoitaa asiointiliikenne. Oletettavasti liikenteen järjestäminen tulee hieman nykyistä järjestelmää edullisemmaksi, mutta voi pahimmassa tapauksessa lisätä VPL asiakkaiden määrää ja kustannuksia, koska em. kuljetusten myöntämisperusteissa ei voida enää tukeutua koko kunnan alueella toteutuvaan esteettömään kuljetuspalveluun.

On kuitenkin muistettava, että palveluliikenteen kustannukset eivät aina kerro totuutta kokonaiskustannuksista. Toimivan palveluliikenteen ja päivätoiminnan kuljetusten avulla voidaan parhaimmillaan edistää merkittävästi vanhusten kotona jaksamista ja pidentää vanhusten kotona asumista. Tämä luo huomattavat kustannussäästöt mm. laitoshoidon kuluihin.

## Joukkoliikenteen toimintaedellytysten tukeminen jatkossa

Alueen joukkoliikenne järjestetään jatkossa ensisijaisesti markkinaehtoisena liikenteenä, mutta tarvittaessa sitä täydennetään PSA:n mukaisilla reittikohtaisilla käyttöoikeussopimuksilla. Markkinaehtoisena liikenteen alueilla ja yhteysväleillä on

odotettavissa, että kannattavia liikenteitä haetaan reittiliikenneluville. Toimivaltaisen viranomaisen ja kuntien tulee kuitenkin varautua siihen, ettei näin käykään, vaan palvelutason turvaamiseksi joudutaan hankkimaan täydentävää PSA-liikennettä.

Tarpeellinen palvelutaso saadaan turvattua suuntaamalla nykyistä rahoitusta uudella tavalla. Mikäli joukkoliikenteen rahoitus pysyy nykyisellään tai vähenee, rahoituksen uudelleen suunnitteleminen tarkoittaa käytännössä olemassa olevan vuorotarjonnan karsimista vähemmän vahingon periaatteella. Tästä syystä alueen nykyiset joukkoliikennevuorot on ryhmitelty luokkiin merkittävyytensä perusteella helpottamaan toimivaltaisen viranomaisen päätöksentekoa. Ryhmittely on tehty työn aikana yhteisesti sovittujen kriteerien mukaisesti.

Nykyisen palvelutason kannalta kriittisistä yhteyksistä rahoitetaan jo nyt ELY:n (valtion) rahoituksella. Jotta nämä vuorot voitaisiin jatkossa ylläpitää, on joko lisättävä joukkoliikenteen rahoitusta tai karsittava nykyisin rahoitettua liikennettä. Käytännössä uudet käyttöoikeussopimukset on rahoitettava olemassa olevaa ostoliikennettä lakkauttamalla; aluksi kuntien sisäistä liikennettä, mutta jatkossa myös kuntarajat ylittävää liikennettä. Kuntien taloudelle näiden yhteyksien järjestäminen julkisena joukkoliikenteenä omalla kustannuksella voi koitua ylivoimaiseksi. Tässä suunnitelmassa on esitetty kehittämisspolku kuntien ja ELY-keskuksen liikenteiden yhteishankintaan. Yhteishankinnoilla voidaan kilpailukohtaista rakentaa houkuttelevia kokonaisuuksia yksittäisten kilpailutettavien vuorojen sijaan. Jatkossa Ely-keskuksien ja kuntien yhteishankinnat yleistyvät koko Suomessa.

Julkaisusarjan nimi ja numero <b>Raportteja 35/2015</b>				
Vastuualue <b>Liikenne ja infrastruktuuri</b>				
Tekijät Sonja Aarnio Anne Herranen Toni Joensuu		Julkaisuaika <b>Huhtikuu 2015</b>		
		Kustantaja   Julkaisija <b>Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus</b>		
		Hankkeen rahoittaja   toimeksiantaja <b>Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, suunnittelualueen kunnat</b>		
Julkaisun nimi <b>Henkilökuljetusten ja joukkoliikenteen järjestämistapasuunnitelma 2015</b> Evijärvi – Kauhava – Lappajärvi – Lapua				
Tiivistelmä <p>Henkilökuljetusten ja joukkoliikenteen järjestämistapasuunnitelman tavoitteena oli antaa kunnille, Kuntayhtymä Kaksineuvoiselle ja ELY-keskukselle työkalu, jonka avulla voidaan jatkossa varmistaa henkilökuljetusten järjestämisen yhteistyöprosessointi mahdollisimman tarkoituksenmukaisella tavalla ja sitä kautta tarjonnan säilyminen riittävän laadukkaana ja tehokkaana tulevaisuudessa.</p> <p>Työn aikana selvitettiin kattavasti suunnittelualueen kuntien joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten nykytila. Erityishuomiota kiinnitettiin kuntayhtymä Kaksineuvoisen palveluliikenteeseen ja sen kehittämismahdollisuuksiin. Lisäksi työn aikana käytiin laajaa keskustelua siitä, mitä liikennettä ja millaisin sopimuskausin hankintaan ja millaiset valmiudet kunnilla on yhteishankintoihin ja yhteistyön kehittämiseen.</p> <p>Työn kehittämistoimenpiteinä alueen joukkoliikennevuorot luokiteltiin kannattavuuden perusteella neljään eri luokkaan. Luokittelu toimi työkaluna vuorojen merkittävyyden tunnistamisessa ja hankintojen suunnittelussa. Kuntien ja ELY-keskuksen liikenteiden hankinnalle määriteltiin etenemispolku vuosille 2015–2018. Kaksineuvoisen palveluliikenteelle laadittiin kaksi vaihtoehtoista kehittämismallia jatkosuunnittelun pohjaksi. Lisäksi työssä esitettiin vaihtoehtoja seudullisen organisoinnin kehittämiseksi.</p>				
Asiasanat (YSA:n mukaan) <b>Joukkoliikenne, Henkilökuljetukset, Kauhava, Evijärvi, Lappajärvi, Lapua, Kuntayhtymä Kaksineuvoinen</b>				
IISBN (painettu)	ISBN (PDF) 978-952-314-249-7	ISSN-L 2242-2846	ISSN (painettu)	ISSN (verkkojulkaisu) 2242-2854
www <a href="http://www.ely-keskus.fi/julkaisut">www.ely-keskus.fi/julkaisut</a>   <a href="http://www.doria.fi">www.doria.fi</a>		URN URN:ISBN:978-952-314-249-7	Kieli Suomi	Sivumäärä 33
Julkaisun myynti/jakaja Julkaisu on saatavana vain verkossa: <a href="http://www.ely-keskus.fi/julkaisut">www.ely-keskus.fi/julkaisut</a> sekä <a href="http://www.doria.fi/ely-keskus">www.doria.fi/ely-keskus</a>				

Henkilökuljetusten ja joukkoliikenteen järjestämistasuunnitelman tavoitteena oli antaa kunnille, Kuntayhtymä Kaksineuvoiselle ja ELY-keskukselle työkalu, jonka avulla voidaan jatkossa varmistaa henkilökuljetusten järjestämisen yhteistyöprosessointi mahdollisimman tarkoituksenmukaisella tavalla ja sitä kautta tarjonnan säilyminen riittävän laadukkaana ja tehokkaana tulevaisuudessa.

Työn aikana selvitettiin kattavasti suunnittelualueen kuntien joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten nykytila. Erityishuomiota kiinnitettiin kuntayhtymä Kaksineuvoisen palveluliikenteeseen ja sen kehittämismahdollisuuksiin. Lisäksi työn aikana käytiin laajaa keskustelua siitä, mitä liikennettä ja millaisin sopimuskausin hankintaan ja millaiset valmiudet kunnilla on yhteishankintoihin ja yhteistyön kehittämiseen.

Työn kehittämistoimenpiteinä alueen joukkoliikennevuorot luokiteltiin kannattavuuden perusteella neljään eri luokkaan. Luokittelu toimi työkaluna vuorojen merkittävyyden tunnistamisessa ja hankintojen suunnittelussa. Kuntien ja ELY-keskuksen liikenteiden hankinnalle määriteltiin etenemispolku vuosille 2015–2018. Kaksineuvoisen palveluliikenteelle laadittiin kaksi vaihtoehtoista kehittämismallia jatkosuunnittelun pohjaksi. Lisäksi työssä esitettiin vaihtoehtoja seudullisen organisoinnin kehittämiseksi.

**RAPORTEJA 35 | 2015**

**HENKILÖKULJETUSTEN JA JOUKKOLIIKENTEEN JÄRJESTÄMISTAPASUUNNITELMA 2015**  
**EVIJÄRVI – KAUHAVA – LAPPAJÄRVI – LAPUA**

**Etä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus**

**ISBN 978-952-314-249-7 (PDF)**

**ISSN-L 2242-2846**

**ISSN 2242-2854 (verkkopublication)**

**URN:ISBN:978-952-314-249-7**

**[www.doria.fi/ely-keskus](http://www.doria.fi/ely-keskus)**